

Deutsche Rundschau

für

Geographie und Statistik.

Unter Mitwirkung hervorragender Fachmänner herausgegeben

von

Professor Dr. Friedrich Umlauf, Wien.

XXIV. Jahrgang.

Heft 4.

Januar 1902.

Kurzer Bericht über eine Reise nach Schehol in Nord-China auf dem Lan-hö.

Von R. Nishiwada in Tokio.

(Mit einer Karte.)

Während meines dreimonatlichen Aufenthaltes (August bis October 1897) in Tien-tsin machte ich eine Reise nach Schehol, einem durch seine landschaftlichen Schönheiten bekannten District außerhalb der Großen Mauer. Ich fuhr von Lan-tschou, einer Stadt, die beiläufig 170 Kilometer östlich von Tien-tsin liegt, mittelst einer Dschonke auf dem Lan-hö-Flusse ab, um die erst kürzlich in der Nähe der Stadt Tscheng-te fu entdeckten Goldminen zu untersuchen. Die Reise geschah über das Ansuchen eines chinesischen Mandarins, das mir unser Consul in Tien-tsin übermittelte.

Der Lan-hö ist einer der mächtigen Ströme im nordöstlichen Theile von China. Er entspringt nächst dem Dolon Nor, im Inneren der Mongolei, erhält zahlreiche Zuflüsse, nimmt einen gewundenen Lauf in südöstlicher Richtung von über 500 Kilometer Länge und ergießt sich zwischen Shan-hai-kwan und Ta-fu in den Golf von Pe-tschili. Er ist circa 250 Kilometer weit stromaufwärts für Dschonken und kleine Boote schiffbar bis zu jener Stelle, wo einer der bedeutendsten Nebenflüsse, der Schehol, 4 Kilometer südlich von Tscheng-te-fu einmündet.

In früher Morgenstunde verließ ich am 28. September in Begleitung eines Koches und eines Führers (beide Chinesen) Tien-tsin mit einem Zuge der Shan-hai-kwan-Eisenbahn und kam Nachmittags in Lan-tschou, am westlichen Ufer des Lan-hö, an. Am anderen Tage begann ich meine Reise nach Schehol mit einer Ausrüstung für zehn Tage an Bord einer Dschonke und erreichte Chong-to-fu am 8. October. Hier verbrachte ich vier Tage mit der Untersuchung der Goldminen. Am 13. October trat ich auf einer Dschonke die Rückreise an und erreichte den 16. October Lan-tschou. Von dort fuhr ich auf der Bahn nach der Kohlenmine von Tang-shan und kam am 17. October nach Tien-tsin zurück.

So viel ich weiß, ist noch keine gute Karte des Laufes des Lan-hö in irgend einer Sprache publicirt worden. In geologischer Beziehung ist das Gebiet dieses Flusses nicht ohne Interesse. Richthofen nimmt an, daß diese Gegend ein Theil des Senkungsfeldes ist, welches zwischen den beiden Bruchlinien: der Khing-an-Linie und der Lian-Spalte liegt. Eine genaue geologische Studie dieser Gegend wurde jedoch weder von Richthofen, noch von einem anderen Forchungskreisenden ausgeführt.

Während der Reise nahm ich die günstige Gelegenheit wahr, um eine topographische Skizze eines Theiles des befahrenen Lan-hö mit Berücksichtigung des geologischen Befundes anzufertigen, welche dieser Abhandlung beiliegt. Ich bedauere nur, daß infolge der Flüchtigkeit der Beobachtung der Bericht dürftig und unbefriedigend ausfallen wird.

1. Topographische Skizze des Lan-hö zwischen Schehol und Lan-tschou.

Tscheng-te-fu mit dem Sommerpalaste des chinesischen Kaisers, Sitz eines Statthalters, ist eine große Stadt außerhalb der Großen Mauer unter $41^{\circ} 2' 30''$ nördl. Br. und unter $118^{\circ} 4'$ östl. L. v. Gr. Die Stadt liegt am westlichen Ufer des Schehol und wird von Hügeln mit wellenförmigen Umrissen von 30 bis 80 Meter Höhe über dem Flusse, die aus Conglomerat bestehen, umgeben. Die umliegende Landschaft ist sehr schön. Dieser pittoreske Bezirk ist unter dem Namen Schehol (alter Name von Tscheng-te-fu) bekannt. Der Schehol ist hier ein seichter Fluß von 130 Meter Breite, der 4 Kilometer südlich von Tscheng-te-fu sich mit dem von Westen kommenden Lan-hö vereinigt. An dieser Stelle ist der Lan-hö 260 Meter breit.

Von hier bis nach Hsi-fan-tschong (24 Kilometer Entfernung) fließt der Fluß in einer Breite von 100 bis 180 Meter in der Richtung Ostsüdost zwischen 30 bis 60 Meter hohen, rundlichen Hügeln hin. Bei Hsi-fan-tschong erhält derselbe einen kleinen von Osten kommenden Zufluß, den Lao-nin-hö. Weiter gegen Süden verengt sich der Fluß und fließt durch eine Strecke von 14 Kilometer zwischen schroffen Felsen von 30 bis 100 Meter über dem Wasserpiegel hin. Bei Liu-hö-ken ergießen sich auf der Westseite zwei kleine Zuflüsse, der Liu-hö und Tschö-hö.

Unterhalb Liu-hö-ken tritt der Lan-hö in ein sehr schmales Thal von 65 bis 130 Meter Breite, das auf beiden Seiten von steil abfallenden Abhängen von 60 bis 200 Meter Höhe begrenzt wird. Dieses schluchtartige Thal geht in gewundenem Laufe in südlicher Richtung bis zu dem 50 Kilometer entfernten Pán-tschü-ken. In der Schlucht bildet der Strom einzelne Wirbel und Stromschnellen. Nur wenige Häuser und Weiler treten auf dieser Stelle dort auf, wo der Fluß ihnen Platz gönnt. Die von der Schlucht durchquerten Berge verlaufen in westöstlicher Richtung und bilden ein Plateau, über welches sich hie und da einzelne schroffe Gipfel zu einer Höhe von 150 bis 300 Meter über dem Flußbette erheben. Die Große Mauer ist auf einem noch höheren Gebirgskamme im Süden dieses Plateaus errichtet.

Südlich von der Großen Mauer öffnet sich das Thal und durchschneidet einen Hügelzug von 20 bis 50 Meter. Durch das Thal, welches in seinem weitesten Theile über 300 Meter breit ist, läuft der Strom 32 Kilometer weit bis nach Pó-tscheng-tschien. Dann wendet er sich nach Osten und fließt 25 Kilometer weit bis Sang-yüan in dieser Richtung. Dieser Stromtheil bewässert eine niedrige alluviale Ebene, die nur hie und da, z. B. bei Chäng-hö-ken, von vereinzelt Hügeln unterbrochen wird. Der Strom wird hier bis 650 Meter breit.

Zu Sang-yüan wendet sich der Strom südwärts und durchquert einen Granithügel von circa 30 Meter Höhe, wobei er eine schmale, 50 Meter breite Schlucht bildet. Südlich von dieser haben wir zur Rechten eine Alluvialebene und zur Linken niedrigere Hügel von wellenförmigem Umriss auf eine Distanz von 8 Kilometer bis nach Hsi-feu.

10 Kilometer weit von Hsi-feu bis nach Tsau-tün bewässert der Fluß eine Alluvialebene, in der auf einer kleinen Erhebung auf der linken Seite die Stadt Tsien-ngan liegt. Hier erreicht der Fluß eine Breite von 500 Meter.

Zu Tsau-tün strömt der Fluß gegen einen Kalkfelsen am Südufer und wendet sich dann gegen Osten und weiters gegen Südosten. In der Umgebung von Shang-tung-tschang, 4 Meilen südlich von Tsau-tün, wird er auf beiden Seiten von terrassenförmigen, 10 bis 20 Meter hohen Erhebungen begleitet. Etwas unterhalb der genannten Stadt liegen auf einem kleinen felsigen Eilande die Gräber von Pu-i und Su-tsi, berühmten weisen Männern Alt-Chinas. 3 Kilometer westlich davon erhebt sich isolirt aus der wohlbebauten Ebene circa 130 Meter hoch der Schon-hang-shan, auf welchem die oberwähnten Weisen Hungers starben. Von da läuft der Strom südostwärts durch eine Alluvialebene 6 Kilometer weit bis westlich von Jung-ping-fu; dann südwärts weitere 6 Kilometer bis Han-tschü-fen, auf der Ostseite von niedrigen Hügeln, auf der Westseite von einer Ebene begrenzt. Unterhalb von Han-tschü-fen zwingt sich der Fluß durch eine Schlucht, die an ihrem breitesten Theile 120 Meter breit ist und von 30 bis 200 Meter hohen Hügeln umgeben wird. Diese Schlucht reicht 8 Kilometer weit bis südlich von Lan-tschou, wo eine mächtige Eisenbrücke der Shan-hai-twan-Eisenbahn den Fluß überschreitet. Hier verläßt der Lan-hö die hügelige Gegend und betritt das östliche Ende der großen Ebene von Tien-tsin.

2. Geologische Beobachtungen längs des Lan-hö von Lan-tschou bis Schehol.

Das Gebirge, welches sich nördlich von der Station Lan-tschou auf dem Westufer des Lan-hö erhebt und nahezu westöstlich streicht, ist abwechselnd aus kieselhaltigem Kalkstein und aus Hornstein zusammengesetzt und fällt steil nach Süden ab. Der Südfuß des Gebirges wird von einer mächtigen diluvialen Lehmlagerung bedeckt.

Die Felsenufer der Schlucht von der Station Lan-tschou bis nach Han-tschü-fen zeigen eine instructive Bloßlegung von Schichten, in denen granlich-weißer kieselhaltiger Kalk mit Hornstein abwechselt; sie weisen große tektonische Störungen, Faltungen und Knickungen auf (siehe die beiliegende Profilskizze). Ein Lager von hellgefärbtem Hornstein zu Hui-tsi-ar enthält Zwischenschichten breccien- und conglomeratartigen Charakters, die an vielen Stellen durch Eisenhydroxyd roth gefärbt sind. Es streicht N. 50° O. und fällt unter einem Winkel von 25° nach Südwest ab. Zu Han-tschü-fen kommt granlich-weißer kieselhaltiger Kalk mit Einschaltung von dünnen Lagern oder Linsen von Hornstein vor. Aus der verwitterten Oberfläche des Kalksteinlagers drängen sich die Hornsteinlager hervor. Nach Richthofen gehört dieser Complex von kieselhaltigem Kalk und Hornstein zur unteren Sinischen Formation.

Von Han-tschü-fen bis südlich von Jung-ping-fu besteht die Ostseite aus Gneisfelsen, welche die Grundlage eines dicken Lagers von kieselhaltigem Kalk bilden. Richthofen in seinem Buche über China giebt an, daß das Gebirge von Jung-ping-fu von krystallinischen Schiefen mit pegmatit-aderigem Turmalin

gebildet werde. Die terrassenförmigen Erhebungen zu Shang-tung-tschang an beiden Seiten des Flusses bestehen ebenfalls aus Gneis mit fleischrothen Pegmatitadern. Auch der Felsen mit den Gräbern von Pu-i und Su-tsi besteht aus Gneis. Zu Tsau-tün bildet graulich-weißer Kalkstein mit blätteriger Structur eine Klippe an dem Südufer des Flusses; dieser Kalk zeigt mannigfache Verdrehungen und ist dem oben beschriebenen Gneis aufgelagert. Von Tsau-tün bis Hsi-ku ist das Land eine Alluvialebene mit Hügelchen in einiger Entfernung vom Flusse. In der Nähe der Stadt Tsien-ngan liegt im Flußbett ein Gneisfelsen, über welchen das Wasser strömt. In Hsi-ku tritt Biotitgneis auf.

Die Schlucht von Sang-hüan besteht zu beiden Seiten aus Syenitgranit mit fleischrothen Pegmatitadern und einzelnen Flecken von Biotitgneis. Die letztere Thatsache beweist, daß der Granit durch den Gneis emporgestiegen ist und dabei einzelne Bruchstücke des letzteren, mit denen er in Berührung kam, mitgenommen hat. Der Granithügel auf der westlichen Seite der Schlucht wird von einer dicken Schicht von losem (diluvialem?) Conglomerat auf dem Nord-Abhang überlagert.

Westwärts durch eine Alluvialebene, welche beiderseits von niedrigen Hügeln flankirt wird, den Strom aufwärts fahrend, treffen wir in Tschang-ho-ku ein locales Vorkommen von kieselhaltigem Kalk, der ziemlich regelmäßig gefaltet ist. Zu He-tung-tschai tritt wellenförmiges, aus Gneis gebildetes Hügel-land auf, welches sich bis in die Umgebung von Sa-hö-tschiau erstreckt. Dieser Gneis gehört zu dem dunklen Biotitgneis und ist jenem von Hsi-ku sehr ähnlich. Wenn Feldspath und Quarz überwiegen, bekommt er das Aussehen von Granitgneis, während der glimmerreichere Theil in Glimmerschiefer übergeht. Das Gneislager ist vielgefaltet und wird oft von Pegmatitadern durchzogen. Das Lager streicht im allgemeinen N. 80° O.

Oberhalb Sa-hö-tschiau verlassen wir den Gneisdistrict und treten in die gigantische Schlucht ein, welche von hohen, schroffen Bergen gebildet wird, die von der Großen Mauer gekrönt werden. Beim Eintritt in die Schlucht fällt uns das Vorkommen dicker Lager von kieselhaltigem Kalkstein auf, welcher auf beiden Seiten abschüssige Wände bildet und reich gefaltet ist. Verwerfungen des Lagers sind häufig, am bemerkenswertheften sind jene von Pán-tschí-ku, Lan-tschí-ti und Pan-hö-ku (siehe die Profilskizze).

Zu Tsching-hö-ku treten abwechselnd Schichten von Schiefer, Sandstein und Kalk auf, welche den oberwähnten kieselhaltigen Kalkstein concordant überlagern.

Gerade oberhalb Tsching-hö-ku kommt ein felsitartiger Fels vor, welcher wie ein Damir aus dem Sedimentärgestein herausragt. Es ist ein feingestreifter, vielgefalteter Fels, welcher aus entglastem Rhyncholith besteht.

Weiter aufwärts in der Schlucht finden sich wechselnde Schichten von Sandstein und Conglomerat, welche successive ineinander übergehen und eine dünne Schicht von Kalk einschließen. Dieses Lager streicht N. 60° O. und fällt N. 30° W., westlich unter einem Winkel von 25° ab.

Dann finden wir ein anderes Vorkommen von Petrosilex (entglastem Rhyncholith), welches einen Complex von Sandstein, Schiefer und Conglomerat durchdringt. Dieser sandige Complex ist in Tschang-tse-yü besonders gut entwickelt. Der Schiefer besteht aus zwei Varietäten, deren eine schwarz und dünn ist, während die andere dickere eine helle Färbung hat. Hierauf folgt ein gebogenes Lager von kieselhaltigem Kalkstein, durch eine Verwerfung an den sandigen Complex angrenzend. Noch weiter aufwärts bemerken wir abwechselnde

Schichten von kieselhaltigem Sandstein und von dem sandigen Complex, welche reich gefaltet sind. Die Schieferschicht enthält einen dünnen Saum von einer Kohle, jener ähnlich, die etwas südlich von Liu-ho-ku gefunden wird.

Vom Ende der Schlucht bei Liu-ho-ku bis zu Miao-tse-ku wiegt graulich-weißer kieselhaltiger Kalkstein mit plattenartiger Structur vor, welcher viele Störungen zeigt. Oberhalb Miao-tse-ku wird dieser Kalk von einer Schichtenreihe von Sandstein, Schiefer und Conglomerat überlagert, in welche dünne Lagen von grauweißem, schwarz gebändertem Kalk eingeschlossen sind. Auch dieser sandige Complex wird von Petrosilex durchbrochen.

In der Nähe von Hsi-fan-tschong wird ein gestörtes Lager von kieselhaltigem Kalkstein von Porphyrit durchbrochen. Oberhalb des genannten Ortes findet sich wieder ein vielfach gestörter Complex von Sandstein, Schiefer und Conglomerat. Von Man-tse-ku bis zum Schehol-District wird die ganze Gegend von einem dicken Lager von eigenthümlichem Conglomerat bedeckt, welches wellenförmige Hügel bildet; sporadisch, wie z. B. südlich von Tscheng-te-fu, kommt die Unterlage von kieselhaltigem Kalkstein zum Vorschein.

Das Conglomerat, welches in der Umgebung von Schehol so gut entwickelt ist, besteht aus Gneis, Granit, kieselhaltigem Kalk, Hornstein und einigen anderen Gesteinen zusammen mit Blöcken von Porphyrit (Andesit?) und Tuffen. Nichts ist der Meinung, daß es mit dem sogenannten „Porphyrconglomerat“, welches am Südfuße des Man-ku-Gebirges und in der Nachbarschaft von Tschai-tong wohl entwickelt ist, äquivalent sei.

Die Stadt Tscheng-te-fu ist auf dunkelgrauem Porphyrit gebaut, welcher von dem eben beschriebenen Conglomerate überlagert wird. Die von mir gesammelten Felsstücke waren in so schlechtem Zustande, daß sich keine genaue petrographische Studie derselben anfertigen ließ.

In der Umgebung von San-tschu-ku, circa 16 Kilometer westlich von Tscheng-te-fu, findet sich ein locales Vorkommen der Schiefer-Sandsteinformation, welche nordöstlich streicht und auf der nach Norden hinziehenden Gneisformation ruht. In diesem District kommt auch Kohle vor.

Nördlich von dem Conglomeratstreifen der Umgebung von Tscheng-te-fu ist eine Gegend mit Gneisformation; der Gneis bildet wellenförmige Hügel, welche sich 30 bis 130 Meter über das Schehol-Bett erheben. Die Vertiefungen zwischen den Hügeln werden von Löss ausgefüllt. Die Gneisformation besteht hier aus Biotitgneis, purpurrothem Glimmerschiefer und Hornblendegneis und hat sowohl durch tektonische Störungen als auch durch Abrasion gelitten; sie wird stellenweise, wie z. B. bei Tschang-tse-ku, von fleischrothem Granit durchbrochen.

Goldlager habe ich in folgenden Gegenden der Gneisgegend getroffen:

1. zu Le-te-ku, 14 Kilometer nördlich von Tscheng-te-fu;
2. zu Nien-tse-ku, 20 Kilometer nordwestlich von Tscheng-te-fu;
3. zu Kou-tou-shan, 28 Kilometer nordwestlich von Tscheng-te-fu.

Alle diese Goldvorkommnisse finden sich in einem Quarzgang, der an den weitesten Stellen 1 bis 1,3 Meter mächtig ist. Der Gang streicht nördlich 70 bis 80° und ist nahezu vertical, das Streichen des Ganges coincidirt nahezu mit jenem der Felsen dieser Gegend. Die Gangfüllung besteht aus weißem Quarz von glasiger Structur, der in den meisten Fällen compact ist und nur selten Fellenstructur zeigt. Letzterer Quarz zeigt häufig braunrothe, von Eisenhydroxyd herrührende Flecken und enthält mehr Gold als der compacte Quarz.

Das an den goldhaltigen Gang grenzende Gestein ist lichtgrüner Chloritgneis, oft braun bis braunroth gefärbt, in welchem Quarz- und Feldspathförner

vorkommen, die ihm manchmal ein mosaikartiges Aussehen verleihen. Der grüne Chlorit ist vielleicht durch Zersetzung eines Bifilicates entstanden.

Der Chloritgneis geht in größerer Entfernung vom Gange allmählich in Hornblendegneis mit Quarz- und Feldspathkörnern über. Die größeren Quarzstücke enthalten mitunter flüssige Einschlüsse. Die Hornblende kommt in unregelmäßigen Streifen vor. Auch Epidot (nach Hornblende) und titanhaltiges Eisen sind accessorische Bestandtheile dieses Gneises.

Hierauf folgt gewöhnlicher Biotitgneis mit Einschaltung von fleischrothem, granulitartigem Gestein.

3. Résumé der geologischen Skizze.

Die längs des Lan-hö aufgedeckten und die im Schehol-District vorkommenden Schichten können in 6 Reihen gruppirt werden. Wir beginnen mit der untersten

1. der Gneisformation.

Sie besteht aus Biotitgneis, Glimmerschiefer und Hornblendegneis, die mannigfache Uebergänge ineinander zeigen. Sie ist großen orographischen Störungen und Abrasionen unterworfen gewesen und daher viel gefaltet und gestaucht und bildet niedrige, wellige Hügel. Die Abrasionsfläche des Gneises wird direct überlagert von der nächsten Formation:

2. Kieselhaltiger Kalkstein (Sinische Formation bei Nichtshofen).

Unter dieser Formation faßt man zusammen: a) graulich-weißen kieselhaltigen Kalkstein, b) Hornstein, c) kieselhaltigen Kalkstein mit dünnen Schichten oder Knoten von blaugrauem Hornstein und d) Kalkstein mit Plattenstructur. Diese Schichten wurden durch tektonische Bewegungen viel gefaltet und werden überdies an einzelnen Stellen von Petrosilex oder von Porphyr durchbrochen. Die Gegenden, welche von dieser Schicht gebildet werden, sind die höher gelegenen Theile des Gebietes des Lan-hö und gewöhnlich von plateauartigem Charakter, da sie sehr der Abrasion unterworfen waren. Der gebirgige District zwischen Lin-hö-ken und Sa-hö-tschiau, in welchen der Lan-hö eine tiefe Schlucht einschneidet, ist ein solches Abrasionsplateau.

3. Der Complex von Sandstein-, Schiefer- und Conglomeratschichten, mitunter auch von gebändertem Kalkstein.

Dieser Complex überlagert in Concordanz die vorige Formation, mit welcher sie zugleich den tektonischen Störungen und der Abrasion unterworfen wurde. Das geologische Alter dieses Complexes kann gegenwärtig noch nicht ermittelt werden.

4. Das Conglomerat.

Diese besondere Varietät von Conglomerat umfaßt ein Lager von nicht weniger als 65 Meter Mächtigkeit, in welchem kaum eine Spur von Schichtung zu finden ist. Es füllt die Mulden zwischen den älteren Gesteinsformationen in der Umgebung des Schehol-Districtes aus. Die Bildung desselben fällt in dieselbe Zeit wie die Eruption des Porphyrites: an das Ende der mesozoischen Periode oder in den Beginn des Tertiärs.

5. Löß.

Er füllt die Thäler und die Höhlungen in den älteren Formationen in der Umgebung von Schehol.

6. Quaternäre Formation.

Diluviale Sedimente findet man nur an der südlichen Seite des Hügels aus kieselhältigem Kalkstein an der Station Lan-tschou und auf der nördlichen Seite des Granithügels zu Sang-yüan.

Alluviale Ablagerungen finden sich längs des Lan-hö und längs seinen Zuflüssen; sie bedecken eine weite Fläche des Landes im Süden der Großen Mauer.

Von den vulcanischen Gesteinen, welche die Sedimentärgesteine durchbrochen haben, sind folgende zu erwähnen:

7. Granit.

Er durchbricht als mächtige Masse zu Sang-yüan und zu Tschang-tse-ken das Gneislager. Schmalere Adern werden fast überall gefunden, wo die Gneisformation vorkommt.

8. Petrosilex (entglaster Rhholith).

Kommt in Form eines Damms, das ältere Sedimentärgestein durchbrechend, zu Tsching-hö-ken und noch an einigen anderen Plätzen vor.

9. Porphyr.

Durchdringt ebenfalls die älteren Formationen und kommt gewöhnlich in Gesellschaft von Tuff und Conglomerat vor.

Auf dem Seewege nach der Riviera.

Von Dr. Friedrich Dannemann.

Die Osterzeit des Jahres 1900 sollte mir die Erfüllung eines schon lange gehegten Wunsches bringen, des Wunsches nämlich, auf dem Seewege nach dem sonnigen Italien zu fahren und dort den milden Frühling des Südens, der keine Nachfröste und keine aus Graupeln, Schnee und Regen gemischten Aprilschauer kennt, in vollen Zügen zu genießen. Meine Abreise erfolgte am 8. April von Antwerpen. Ich ließ es mir jedoch nicht nehmen, zunächst einige Tage auf diese alterthümliche Stadt und das benachbarte prächtige Brüssel zu verwenden. Die Reise nach Brüssel durch die niederrheinische und die belgische Tiefebene bietet wenig Bemerkenswerthes. Nur zwischen Aachen und Lüttich, wo die erdreich, westlichen Ausläufer des rheinischen Schiefergebirges sich zu anmuthigen Hügeln erheben und die Fahrt durch gewerbreiche Thäler geht, wird das Auge durch das landschaftliche Bild gefesselt.

Der würdigste Ausgangspunkt für eine Wanderung durch Brüssel ist der alterthümliche Marktplatz, auf dem im Jahre 1568 die Grafen Egmont und Horn, sowie zahlreiche niederländische Edelleute ihren Freiheitsinn mit dem Leben bezahlen mußten. Der Marktplatz ist von älteren, mit reich vergoldeten Façaden geschmückten Gebäuden umgeben, unter denen als das schönste das um 1400 in gothischem Stil erbaute Rathhaus, das Hotel de Ville, zu nennen ist.



Schiffskapelle auf der „Sachsen“.

(Nach einer photographischen Aufnahme.)

Sein 114 Meter hoher Thurm trägt eine 5 Meter hohe vergoldete Statue des heiligen Michael, des Schutzpatrones der Stadt.

Daß die modernen Bauten sich neben den mittelalterlichen wohl sehen lassen können, bewies mir der imposante Justizpalast. Er wurde von 1866 bis 1883 mit einem Kostenaufwande von 50 Millionen Francs angeführt und bedeckt einen Flächenraum von $2\frac{1}{2}$ Hektar. Die von Säulen umgebene Kuppel wölbt sich in einer Höhe von 120 Metern über dem die Mitte des Gebäudes einnehmenden Lichthof.

Die übrige mir zu Gebote stehende Zeit war dem Besuche der Palmenhäuser und der Museen gewidmet, in denen Rubens, Rembrandt, van Dyck, Teniers und wie die großen niederländischen Meister alle heißen, in ihren bedeutendsten Schöpfungen vertreten sind. Allerdings fehlt auch Breughel nicht mit seinen schaudererregenden, bluttriefenden oder von phantastischen Wesen belebten Bildern, die ihm den Beinamen Höllebreughel eingetragen haben. Auch



Columbus-Denkmal in Genua.
(Nach einer photographischen Aufnahme.)

in dem großen Saale des Akademiegebäudes verweilte ich, um die dort befindlichen 12 Kolossalgemälde kennen zu lernen, welche die Hauptmomente der Geschichte Belgiens darstellen.

Gegen Abend brachte mich der Zug in kurzer Zeit nach Antwerpen, wo ich mich sofort an Bord des auf der Schelde liegenden Reichspostdampfers „Sachsen“ begab, in dessen gewaltigem Kumpf ein Waarenballen nach dem anderen verschwand. Da auch der folgende Tag für das Einnehmen von Gütern bestimmt war, hatte ich genügend Muße, auch die zweite belgische Großstadt mit ihren

alterthümlichen Bauten und ihrem gewaltigen Handelsverkehr kennen zu lernen. Nicht weniger als 70 Dampferlinien (Flußdampfer nicht mitgerechnet) stellen eine regelmäßige Verbindung Antwerpens mit anderen Häfen her. Während sich im Jahre 1860 die Tonnenzahl der ankommenden Schiffe auf 500.000 belief, betrug sie 1895 über 5 Millionen. Der Verkehr dieses Hafens hat sich also in einem Menschenalter verzehnfacht. Da Antwerpen schon 1860 zu den bedeutendsten Hafen- und Handelsstädten zählte, geben uns diese Zahlen zugleich einen Begriff davon, welchen Aufschwung Handel und Verkehr im allgemeinen in unserem Zeitalter genommen haben. Um den größten Schiffen das Anlegen am Flußufer zu ermöglichen, wurde in den Achtzigerjahren der großartige mehrere Kilometer lange Scheldequai mit einem Kostenaufwande von 80 Millionen Francs gebaut. Hier lag auch der Reichspostdampfer „Sachsen“, über dessen Verdeck man von dem hohen Ufer hinwegsehen konnte.

Die eigenartigste Sehenswürdigkeit Antwerpens ist das Museum Plantin. Die Familie Plantin betrieb seit dem Jahre 1550 in Antwerpen den Druck und den Verlag von Büchern. Mit großer Pietät wurden von den aufeinanderfolgenden Generationen dieser Familie alle auf den Buchdruck bezüglichen Gegenstände gesammelt und erhalten, bis eine bibliographische Sammlung ersten Ranges entstanden war, welche schließlich in den Besitz der Stadt überging. Interessanter als die Bücher und Manuscripte sind die Kupferplatten und die kunstvoll in Metall gestochenen Initialen für die alten Druckschriften. Vieles weist hier auf die Mitarbeit von Rubens und seiner Schule hin.

Am 8. April um 8 Uhr vormittags erfolgte bei windigem, kühlem Wetter die Abfahrt mit dem schon erwähnten Reichspostdampfer „Sachsen“. Zunächst ging es vier Stunden die immer breiter werdende Wester-Schelde hinab. Nur das nahe der Mündung gelegene Blijssingen unterbrach die Eintönigkeit der niedrigen, aus Schlammfeldern bestehenden Ufer. Das bewohnte Land ist hinter hohen Deichen versteckt, doch sorgt der rege, auf dem Flusse sich abwickelnde Schiffsverkehr dafür, daß die Fahrt genug Abwechslung bietet.

Gegen Mittag ging es in die etwas aufgeregte Nordsee hinein. Natürlich fehlte es nicht an Seekranken; mir gelang es, wie den meisten Reisegefährten das aufsteigende Nebelbefinden niederzukämpfen. Man ist dann gewöhnlich gegen spätere, selbst kräftigere Angriffe gefeit.

Es dämmerte bereits, als wir in die Straße von Dover einfuhren; bald erglänzten überall die Feuer der englischen Steilküste und der zahlreichen uns begegnenden Schiffe. Das rauhe Wetter trieb jedoch alles in die für den geselligen Verkehr bestimmten geschützten Räume des Schiffes. Hier konnten sich die Reisegenossen, welche mit wenigen Ausnahmen in der unternommenen Seefahrt nur Erholung und Anregung suchten, einander näher treten und beim Glase deutschen Gerstensaftes noch einige Stunden verplaudern. Dann ging es sorglos in die Kose, während das Schiff, wie wir zum Glück erst am anderen Morgen erfuhren, seinen Weg im Nebel suchen mußte, was nicht so ganz leicht war, da es sich um die schmale Durchfahrt zwischen der Insel Wight und dem Festlande handelte. Zu sehen ist dabei außer dem Lichte, welches das Schiff selbst spendet, häufig nichts. Die Führer auf der Commandobrücke sind in solchen Augenblicken lediglich auf das Abschätzen des Schiffsortes aus der eingehaltenen Richtung und Geschwindigkeit und in erster Linie auf ihr Gehör angewiesen, um allen von den englischen Leuchttürmen und Leuchtschiffen, sowie passirenden Fahrzeugen ertönnenden Signalen Rechnung zu tragen. Dabei steht zwischen der Wahrnehmung eines Tones und dem darauf hin zu fassenden Entschluß oft nur ein

Zeitraum von wenigen Secunden zur Verfügung, da das Schiff mit wenig verminderter Geschwindigkeit vorwärts eilt.

Als wir Passagiere uns am folgenden Morgen auf das Verdeck begaben, hatte alles wieder ein durchaus harmloses Aussehen gewonnen. Die „Sachsen“ lag seit 3 Uhr früh auf der Rhede von Southampton vor Anker. Bald näherte sich ein kleineres, mit Gepäc und 600 für China bestimmten Silberbarren beladenes Schiff und, nachdem alles in den gewaltigen Bauch der „Sachsen“ gewandert war, erschien ein zweites Dampfsboot, das unsere englischen Reisegefährten brachte. Es war eine hübsche Scene, die sich hier im Glanz der Frühlingssonne abspielte und in welche unsere Schiffskapelle noch einen weiteren Grad Stimmung hineinzubringen suchte. Das prächtige Schiff war jetzt in allen Räumen besetzt und beladen und nahm seinen Kurs, welcher zunächst noch mehrere Stunden zwischen der Insel Wight und dem Festlande hindurchführte, wieder auf. Endlich kamen die „Needles“ (Nadeln) in Sicht. Es sind dies die westlichsten Felsen der Insel, welche, den Ueberresten eines versinkenden Landes gleichend, wild und trozig aus der Brandung hervorragen. Auf der äußersten Klippe hat der Mensch dennoch Fuß gefaßt und hier als Wahrzeichen seiner Herrschaft, die ihm an wenigen Stellen so oft streitig gemacht wird, wie gerade an dieser gefahrvollen Einfahrt, einen Leuchtturm errichtet. Hat man die Needles hinter sich, so nimmt das Schiff seinen Kurs gerade auf die an der Spitze der Bretagne gelegene Insel Quessant zu. Das Land verschwand bald unserer Blicken und für die nächsten 40 Stunden gab es von der Nordwestecke Frankreichs abgesehen, nichts mehr zu schauen als Wasser und Luft, denn von Quessant bis Finisterre geht es in südwestlicher Richtung in einem Zeitraum von etwa 30 Stunden durch den Meerbusen von Biscaya, der nicht gerade im besten Rufe steht, uns aber gnädig passiren ließ.

Am 11. April vormittags 8 Uhr, drei Tage nach unserer Abfahrt von Antwerpen, kam die spanische Küste in Sicht, und von diesem Zeitpunkte an begleitete uns herrliches, warmes Frühjahrsmetter. Die Temperatur nahm mit jedem Breitengrade, den wir durchschnitten, zu, so daß der Sommerüberzieher und bald auch die Kopfbedeckung in der Kabine zurückgelassen werden konnten. Jetzt gab es keinen Augenblick der Langeweile, da die Fahrt ziemlich dicht an der iberischen Küste entlang führte und eine Fülle von Abwechslung bot. Zuerst erheben sich die Leuchttürme von Villano und Finisterre auf schroffer Klippe. Dann weicht die Küste mehr nach Osten zurück, während das Schiff genau nach Süden fährt. Gegen Abend kamen die Berlingas in Sicht, eine kleine nördlich von der Mündung des Tajo gelegene, durch ein Blinkfeuer gekennzeichnete Inselgruppe.

Vom Festlande winken stets die Sierras des Inneren herüber. Am Vormittag des zweiten Tages ging es auf dieser herrlichen Küstenfahrt beim Cap St. Vincent in scharfer Biegung nach Südosten auf die Meerenge von Gibraltar zu. An dem von Klippen umgebenen Cap, zu dessen Füßen die Masten eines Wrackes aus der Brandung emporragten, fuhren wir in einigen hundert Metern Entfernung vorüber. Der Austausch der für den Heimathafen bestimmten Signale, die lustigen Weisen der Schiffskapelle, das Rauschen der klaren, grünen, von der Sonne durchleuchteten Flut, die herrliche Scenerie des Ufers und die freudige Stimmung an Bord, alles dies vereinigte sich zu einem Gesamteindruck von unauslöschlicher Wirkung. Die Fahrt von St. Vincent bis zur Straße von Gibraltar dauerte bei der uns zu Gebote stehenden Geschwindigkeit von etwa 14 Knoten 12 Stunden, so daß wir leider etwa um Mitternacht den

interessantesten Augenblick unserer Reise erlebten. Da indessen am völlig wolkenlosen, südlichen Himmel der Vollmond stand, so wurden wir von unserer Durchfahrt doch vollauf befriedigt. In den Abendstunden blitzten die Feuer von Trafalgar und Cap Spartel vor uns auf. Beide flankiren den Eingang von der atlantischen Seite. Nach zweistündiger Fahrt innerhalb der von Steilküsten eingerahmten und daher dem Auge nur schmal erscheinenden Meerenge, deren Breite immerhin 15 bis 20 Kilometer beträgt, erblickten wir Gibraltar und auf einem gegenüber gelegenen Vorsprung Ceuta, die mit ihren Feuertürmen die Einfahrt in das Mittelländische Meer bezeichnen. Wir glitten durch das ruhige Wasser so nahe an der spanischen Küste vorüber, daß wir nicht nur den erleuchteten Strand, sondern auch die Häuser des Städtchens wahrnehmen konnten, über welchem der die Meerenge beherrschende Felsen von Gibraltar schroff zu ansehnlicher Höhe emporsteigt.

Die Geschwindigkeit des ostwärts fahrenden Schiffes wird dadurch noch vergrößert, daß an der Oberfläche das Wasser in das Mittelländische Meer hineinfließt, während am Boden der nur einige hundert Meter tiefen Straße die umgekehrte Strömung stattfindet. Wir hatten jetzt den südlichsten Punkt unserer Reise erreicht, und die Annäherung an die subtropische Zone machte sich durch manchen Umstand bemerkbar. So fiel jedem die Kürze der Dämmerung auf. Der westliche Theil des Himmels wurde so rasch dunkel, daß die Venus, deren Licht nicht wie im Norden mit den Reflexen des Sonnenlichtes zu wetteifern braucht, durch ihren Glanz uns Alle in Erstaunen setzte. Auch daß die Cassiopeja und der Große Bär bei ihrem Kreislauf fast den Horizont berühren, ist eine den Nordländer eigenthümlich anmuthende Erscheinung. Daß endlich die Wärme sich im April hier schon recht fühlbar macht, und die Nacht, die wir zum größten Theile auf dem Verdecke verbrachten, mit unseren mildesten deutschen Sommernächten verglichen werden kann, nimmt nicht Wunder, wenn man erfährt, daß die mittlere Januartemperatur in Gibraltar 16,4° beträgt.

Nach der Einfahrt in das Mittelmeer zeigt sich die spanische Küste von ihrer großartigsten Seite. Als ich am fünften Reisetage um 6 Uhr früh auf dem Verdeck erschien, lagen hinter den dunklen, von Schluchten durchzogenen Küstengebirgen, alles hoch überragend im vollen Glanze der Sonne, die mit Schnee und Eis gekrönten Gipfel und Hörner der Sierra Nevada vor mir. Der höchste Kamm dieses echten Alpengebirges mit seinem 3500 Meter hohen Mulahacen ist nur 30 Kilometer von der Küste entfernt. Der Eindruck, den man vom Meere aus empfängt, ist daher ein gewaltiger. Die Alpenkette selbst ist mir aus gleicher Ferne gesehen nicht imponirender erschienen. Im Hochsommer dagegen, wenn der Schnee an den Abhängen der Sierra Nevada der Sonne weicht und nur die wenigen Gletscher und Firnfelder zurückbleiben, wird das Gebirge sich mit den Alpen nicht vergleichen lassen. Während des ganzen Tages fesselte die großartige Erscheinung unseren Blick. Erst gegen Nachmittag, als wir das Cap de Gata passirt hatten, verblaßten die scharfen Umriffe der Sierra Nevada, um endlich mit den leichten, weißen Wolken, die sich am Horizonte zeigten, in eins zu verschwimmen. Beim Cap de Gata, wie bei allen in das Meer hineinragenden Vorsprüngen des Festlandes fuhren wir wieder dicht an der spanischen Küste vorüber, so daß photographische Momentaufnahmen, die nur in ziemlicher Nähe möglich sind, ganz gut gelangen. Auf den schroffen, gelbbraunen, von Klüften durchzogenen Abhängen der Steilküste ist von Vegetation kaum etwas zu bemerken. Am Strande sieht man hin und wieder kleine Ansiedelungen, manchmal überragt von Thurmrainen, die noch aus der Zeit der Mauren stammen

wögen. Am Spätnachmittage näherten wir uns wieder der Küste und das Cap de Palos mit seinem hohen, auf felsiger Landzunge erbauten Leuchtturm kam in Sicht. Kurz vorher erblickt man Cartagena, das an Blei und Silber reiche Carthago nova der Römerzeit. Wir sehen einen von der Natur geschaffenen Hafen; die schmale Einfahrt wird durch hochgelegene Befestigungen flankirt; ganz im Hintergrunde wird die Bucht von den weißen Häusern der Stadt umsäumt.

In den Vormittagsstunden des sechsten Reisetages (von Antwerpen ab gerechnet) tauchte aus einem leichten Nebelschleier Mallorca vor uns auf. Im Westen ist eine kleine Insel, Dragonera, vorgelagert, von deren Höhe nachts ein wichtiges Feuer erglänzt. Mallorca und Dragonera bestehen aus schroffen Bergen mit stellenweise überhängenden Wänden. Um Mittag verschwand das Land. Es blieben bis zur französischen Küste noch 300 Meilen in offener See zurückzulegen, so daß wir darauf rechnen konnten, am Morgen des nächsten Tages den zu Frankreich gehörigen Theil der Riviera vor uns zu sehen.

Am letzten Tage einer solchen Lloydampferreise erreicht das gefellige Leben seinen Höhepunkt. Die Reisenden pflegen sich auf einem Schiffe viel enger aneinander anzuschließen, als beispielsweise die Besucher eines Badeortes. Hier kann sich nicht leicht jemand absondern, da alle auf einen verhältnismäßig engen Raum angewiesen sind. Der übliche Weg um das Promenadendeck nimmt nur wenige Minuten in Anspruch, so daß die Traber, an denen es auch hier nicht fehlt, im Laufe eines Tages sich etliche hundertmal begegnen. Liebt man es dagegen, auf den bequemen amerikanischen Klappstühlen hingestreckt in behaglicher Ruhe die kräftige Seeluft einzuathmen oder über den Rand des Schiffes gebeugt, dem Spiele der Wellen zuzusehen, so fehlt es auch hierbei nicht an gleichgestimmten Seelen, welche nicht nur bereit sind, Eindrücke mit uns auszutauschen, sondern auch aus dem Schatze ihrer Erinnerungen manches Interessante mitzutheilen wissen. Etwas materieller denkt der Lloyd selbst, wenn es gilt, seinen Reisenden die Zeit zu vertreiben. So lernte ich einen älteren Capitän kennen, der seinen Passagieren stets empfahl, sich nur mit Schlafen, Essen und Trinken zu befassen. Gelegenheit dazu wird allerdings genug geboten. Dreimal im Tage erhebt man die Hände zum lufullisch bereiteten Mahle, und ist man dem Salon entronnen, so werden die Deckstewards nicht müde, Kaffee, Kuchen, Sandwiches u. s. w. anzubieten. Nur für die geistigen Getränke, unter denen das Bier vom Faß nicht fehlt, hat der Reisende selbst zu sorgen, die ganze übrige Verpflegung ist in dem mäßigen Fahrpreise inbegriffen (von Antwerpen nach Genua im Salon 225 Mark. Mitglieder des Deutsch-Oesterreichischen Alpenvereines erhalten 25 Procent Ermäßigung, auch wenn sie einzeln reisen). Eine große Annehmlichkeit bieten die prächtigen Badeeinrichtungen, in denen Seebäder von gewünschter Temperatur jederzeit zur Verfügung stehen.

Die besonderen Veranstaltungen für den letzten an Bord der „Sachsen“ verlebten Tag bestanden darin, daß der Capitän den Passagieren das Schiff in allen seinen Theilen zeigte und erklärte. Bei diesem Einblick in das innere Getriebe dieses großartigen Mechanismus wurde uns erst klar, wie wenig der Reisende eigentlich kennen lernt, wenn er nur die für seine eigene Bequemlichkeit bestimmten Einrichtungen beachtet. Ueberhaupt ist ein solcher Lloydcapitän unter seinen Passagieren die Liebenswürdigkeit selbst. Nur zwei Dinge giebt es, die er nicht vertragen kann, das unbefugte Betreten der Commandobrücke nämlich und die Frage, wann das Schiff ankommt. An den Rundgang schloß sich das sogenannte Capitäns-Dinner an, das allerhand culinarische Ueber-

rajchungen brachte. So erloschen, als das Eis erwartet wurde, plötzlich die zahlreichen Glühlampen. Gleichzeitig erschienen sechs Stewards, von denen jeder in den hochgehobenen Händen ein illuminiertes, aus Backwerk hergestelltes Schweizerhaus trug, vor dem sich das zum Verzehren bestimmte Fruchteis befand. Unter den Klängen der Schiffskapelle bewegte sich diese eigenartige Expedition zunächst in einer Art Parademarsch um alle Tische. Dann flutete das elektrische Licht wieder durch den Salon, und jeder Tisch befand sich im glücklichen Besitze seines Schweizerhäuschens.

Während wir so fröhlich tafelten, war das Hinterdeck in einen von zahlreichen Campions erleuchteten Ballsaal verwandelt worden. Ueber unseren Häuptern spannte sich Segeltuch, während zur Herstellung der seitlichen Begrenzung die Flaggen aller seefahrenden Nationen gedient hatten. Mancher, für den daheim das Tanzen ein überwundener Standpunkt ist, versuchte hier auf einem über die Wellen des Mittelländischen Meeres dahinschwebenden Boden noch einmal seinen fast verlernten Walzer. War doch bei diesem Valle im Freien kein Schnupfen zu riskiren, denn als wir uns um Mitternacht trennten, zeigte das Thermometer noch $16\frac{1}{2}^{\circ}$.

Am folgenden Morgen kam der französische Theil der Riviera, das Littoral français, in Sicht. Es war ein herrlicher Frühlingstag, dazu Ostersonntag. Während das Schiff bei nicht ganz günstigem Wetter seinen Kurs auf hoher See verfolgt und es den Passagieren kaum vergönnt ist, die Riviera aus weiter Ferne herüberwinken zu sehen, war es heute möglich, so nahe an der Küste entlang zu fahren, daß man durch ein gutes Glas sogar die Menschen am Strande wahrnehmen und stellenweise die Palmen zählen konnte. Um 8 Uhr kam die Küste in Sicht; wir erblickten einen großen Eisenbahnviaduct und östlich davon Cannes. In einer halben Stunde wurde dann die Bucht von Nizza durchquert. Was sich da vor unseren Blicken aufbaute, war zunächst der von den brandenden Wellen eingesäumte, weiße, mit Palmenreihen bepflanzen Strand mit seinen Pavillons und Riesenhotels; darüber schauen aus dem dichten Grün zahlreiche Villen und Dörfer hervor, dann folgen kahle, gelblich-braune Abhänge, und endlich alles überragend die jetzt noch bis auf etwa 1000 Meter Meereshöhe hinab mit Schnee bedeckten Gipfel der Seealpen.

Mit diesem Bilde ist der Eindruck, den der Reisende empfängt, wenn er in einem Zuge der Mittelmeerbahn die Riviera entlang fährt, gar nicht zu vergleichen. Selbst eine Wanderung auf der mit Recht gepriesenen, von Nizza nach Mentone führenden Rue de la Corniche (Gesimsestraße) bietet keine derartige Fülle von überwältigenden Eindrücken wie diese Küstenfahrt. In allzu raschem Fluge zogen Villafranca, Monaco, Monte Carlo, Mentone, Bordighera, und wie die wundervollen Erdenwinkel alle heißen, in einer Entfernung von wenigen Kilometern an uns vorüber. Westlich von San Remo weicht die Küste zurück, während das Schiff in gerader Linie auf Genua zusteuert, das wir um 4 Uhr erreichten. Die Seefahrt von Cannes bis Genua hatte also acht Stunden gedauert, während die Züge der Mittelmeerbahn diese etwas über 200 Kilometer lange Strecke in sieben Stunden zurücklegen. Dabei ist eine solche Bahnfahrt trotz all des Schönen, das sie bietet, gerade keine Erholung, während bei der Seereise die Lust am Schauen durch die wohlthuende Wirkung aller mit einer solchen Fahrt verbundenen Einflüsse noch erhöht wird. Sieben Tage und acht Stunden waren seit unserer Abfahrt von Antwerpen verflossen, als wir in den prächtigen Hafen von Genua mit seinem 117 Meter hohen Leuchtturm und seinen riesigen Molen einfuhren. Den halbkreisförmigen Hafen umschließt

amphitheatralisch die bis zu etwa dreihundert Metern Höhe sich hinaufziehende Stadt, überragt von einer Anzahl Forts. Und darüber hinaus erscheinen, um Ostern noch in Schnee gehüllt, die Züge der Ligurischen Alpen. Der großartigste Eindruck blieb somit für das Ende dieser Seefahrt aufgespart.

Der Wege von Genua nach der Rheinprovinz giebt es viele, der eine noch verlockender als der andere. Wir standen noch zehn Tage zu Gebote, und ich entschloß mich, diese Zeit auf die von Genua bis Nizza sich erstreckende Riviera di Ponente und auf die oberitalienischen Seen zu verwenden. Zunächst aber galt es, dem prächtigen Genua, der Stadt der Paläste — la Superba nennt sie der Italiener mit berechtigtem Stolz — einige Tage zu widmen. Wenige Schritte führen vom Anlegeplatz der Lloydampfer nach dem Palazzo Andrea Doria, den die Republik ihrem berühmtesten Seehelden schenkte. Das alte Gemäuer, dessen Aeußeres schon überall die Spuren des Verfalles aufweist, hat keine seiner glorreichen Vergangenheit würdige Bestimmung gefunden. Es dient jetzt vorzugsweise kaufmännischen Geschäften; auch der Norddeutsche Lloyd hat sein Bureau hinein verlegt. Wie aus dem Cinquecento weht es uns dagegen an, wenn wir den hinter dem Palazzo befindlichen hochgelegenen Garten betreten. Mit seinen Statuen, der prächtigen Neptunfontaine und seiner Fülle von südländischer Vegetation nimmt er uns ganz gefangen. Einen eigenartigen Reiz gewährt es, daß man über diesen weltverlorenen Fleck hinweg die Masten des Hafens ragen und das endlose Meer sich öffnen sieht.

In der Nähe des Palazzo Andrea Doria steht ein Marmordenkmal mit der Inschrift: A Cristoforo Colombo La Patria. Auf hohem Sockel, dessen Fuß Reliefs und allegorische Figuren schmücken, erblicken wir Genuas berühmtesten Sohn und neben ihm die kniende Amerika. Durchwandert man von hier die Hauptstraßen, so reiht sich ein palastartiger Renaissancebau an den anderen. Viele dienen heute gleich dem Palazzo Doria trivialen Zwecken, manche bergen dagegen sehenswerthe Kunstsammlungen und Bibliotheken. Prachtige Treppenhäuser und von Säulenhallen umgebene Höfe kehren stets wieder. Wirft man dagegen einen Blick in die engen Nebenstraßen, so trifft man überall himmelhohe Miethskasernen. Ihre schmucklosen Wände sind von unzähligen Wäschestrücker verhüllt, die sich aus fast allen Fenstern von der einen zur anderen Straßenseite spannen. Daran muß man sich in Italien gewöhnen, daß Pracht und Schmutz, ästhetisch und unästhetisch Wirkendes, moderne Bauten und Ruinen sehr häufig unmittelbar nebeneinander zu finden sind. Eine Illustration hiefür bietet auch die Kirche Sant' Annunziata. Das Innere ist reich vergoldet und mit Gemälden fast überladen, mächtige, aus rothem Marmor hergestellte Säulen trennen und stützen die architektonischen Glieder, das Aeußere dagegen, insbesondere das Dach und die Thürme, sind schmucklos und verfallen. Umso mehr ist man beim Eintritt überrascht und glaubt den von der Pracht des Inneren geblendeten Augen kaum trauen zu dürfen.

Der zweite Tag meines Aufenthaltes in Genua wurde durch einen Ausflug nach dem weltberühmten Park der Villa Pallavicini bei Pegli und die Besichtigung des Campo Santo ausgefüllt. Pegli ist ein besuchter, westlich von Genua am Mittelmeer gelegener Curort. Ich benutzte die Straßenbahn, welche mich an Willen und Gärten, stellenweise auch unmittelbar an dem brandenden Meere vorüber in einer Stunde nach Pegli brachte. Der Park der Villa Pallavicini zieht sich einige hundert Meter den Abhang hinauf. Er birgt eine Fülle von tropischen und subtropischen Baumarten, so daß man nach dieser Richtung seine Kenntnisse sehr bereichern kann. Hier finden sich charakteristische Pflanzen

aus allen warmen Erdtheilen. Neben gewaltigen Pinien, Cedern, Eufalyptus- und Camphora-Bäumen (ein Riesene Exemplar von *Laurus Camphora* ist dort vorhanden) gedeihen der Kaffeebaum, der Bambus und das Zuckerrohr. Myrcinien, Camellien, Azaleen und Rosen standen in der Blüthe. Es war der 16. April und in Norddeutschland regten sich kaum die Knospen. In der Mitte des Parks befinden sich Wasserzüge, umgeben von Tropfsteingrotten, Marmortempeln, Obelisken und was dergleichen Beiwerk mehr ist. Doch trägt hier alles den Stempel künstlerischer Vollendung. Den Tropfsteinhöhlen, durch welche man auf schwankem Boote fährt, sieht man es nicht an, ob sie von der Natur ge-



Campo Santo in Genua.

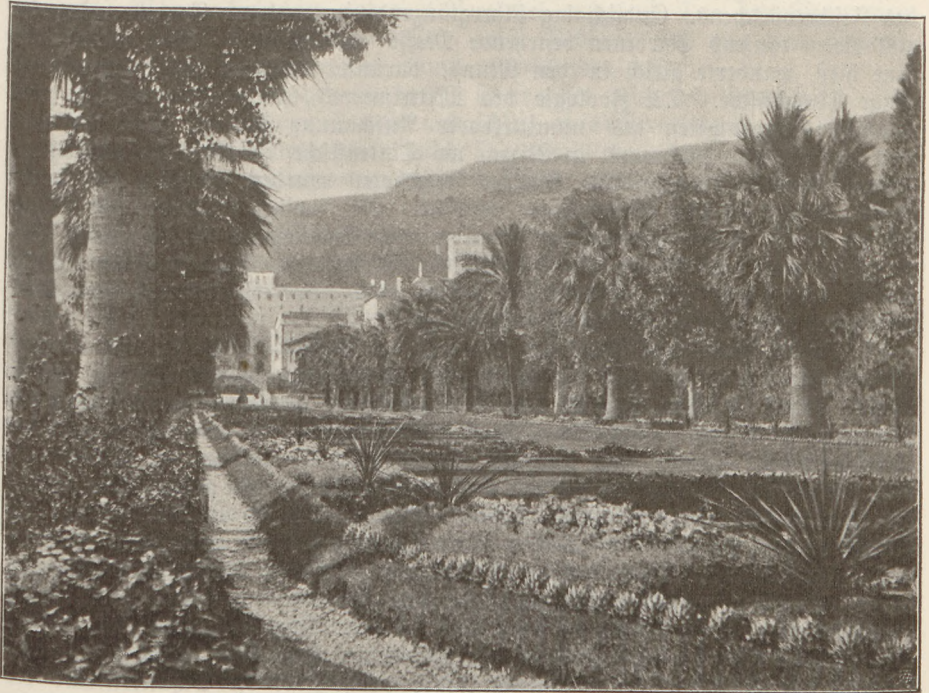
(Nach einer photographischen Aufnahme.)

schaffen oder von Menschenhand dorthin verpflanzt sind. Von einem der größeren Wasserbecken aus hat es den Anschein, als könnte man zwischen zwei Landzungen hindurch direct ins Meer hinein und auf die Lanterna, den gewaltigen Leuchthurm Genuas, losfahren. Die Täuschung ist eine vollkommene, bis man sich besinnt, daß man sich hundert Meter über dem Spiegel des Mittelmeeres befindet.

Am Nachmittage besuchte ich den östlich von Genua in einem engen Thale gelegenen Campo Santo, einen Kirchhof, der in der ganzen Welt kaum seinesgleichen haben dürfte. Ein gewaltiger, rechteckiger, am sanft geneigten Abhang gelegener Platz ist von Säulenhallen eingefast, in denen sich eine unübersehbare Fülle von Sculpturen aneinander reiht. Begegnen wir auch mancher bizarren

Idee, ja manchem, das uns hypermodern anmüthet, so überwiegen doch die künstlerisch vollendeten Schöpfungen, so daß man sich dem schier überwältigenden Eindruck, den diese starre Poesie des Todes hervorrufft, nicht entziehen kann.

Am dritten Tage nach meiner Ankunft in Genua, nachdem ich das prächtige Schiff, das mich hierher geführt, abdampfen gesehen hatte, brachte mich ein Zug der Mittelmeerbahn in entgegengesetzter Richtung nach Bordighera, einem der schönsten Plätze der westlichen Riviera. Die Italiener nennen den kleinen Ort, der seit Jahrhunderten das Privilegium besitzt, dem Vatican die Palmen liefern zu dürfen, Patria delle Palme; auch der Palmenerport nach Deutschland ist bedeutend.



Palmenallee in Monaco.

(Nach einer photographischen Aufnahme.)

Von Bordighera fährt man in einer halben Stunde nach Mentone, der ersten Stadt des Littoral français. Hier drängen sich auf eine Küstenstrecke von etwa 20 Kilometern eine ganze Anzahl von Cur- und Erholungsorten allerersten Ranges zusammen. Nirgends ist die Küste so mannigfach gegliedert und so schroff vom Steilgebirge überragt wie hier. Bucht reiht sich an Bucht; felsige Halbinseln, an welche sich mitunter wieder seitliche Ausläufer ansetzen, erstrecken sich weit ins Meer hinein und schützen die umhegte, nur dem warmen Süden zugewandte Küste gegen östliche und westliche Luftströmungen. Hoch über diesen mit tropischer Vegetation bekleideten, glücklichen Gestade zieht sich an den Hängen des steilen Küstengebirges die Route de la Corniche, der Gefir-

weg, dahin, die erwähnte von Napoleon dem Ersten angelegte Straße, welche Mentone mit Nizza verbindet.

Leider konnte ich all diesen Herrlichkeiten, über welche sich ein wolkenloser Himmel spannte, nur wenige Tage widmen. Den ersten Vormittag verwandte ich auf Mentone. Ein am Strande unternommener Spaziergang ließ mich Zeuge eines Fischzuges werden, bei dem es vorzugsweise auf Sardinen abgesehen war. Etwa dreißig Männer, Frauen und Kinder zogen an zwei Tauen ein Netz ein, das wohl hundert Meter weit ins Meer hinaus gelegt war. In der Nähe des Landes bestand dieses Netz aus seitlichen, von Korbstücken getragenen Wänden. In dem Maße wie das sackförmige Ende dem Lande näher kam, steigerte sich die Geschwindigkeit des Einholens und die Erregung des Fischervölkchens. Endlich lag silberglänzend eine mehrere Centner wiegende, aus vielen tausend Sardinen bestehende Masse am Strande. Was nicht Sardine hieß, wanderte gleich in den Mund, darunter befanden sich spannenlange junge Tintenfische. Die Zoologie des Mittelmeeres lernte ich noch bei zwei anderen Gelegenheiten aus unmittelbarer Anschauung kennen. Das erstemal war es auf dem Fischmarkt in Nizza, wo Tintenfische in allen Größen, Langgüsten, Krabben, Rochen und Seeigel feilgeboten wurden und sich ein echtes Stück südfranzösischen Volkslebens entrollte. Bei meiner Rückkehr von Nizza sah ich dann in der zoologischen Station von Villefranche all die zarten Erzeugnisse aus dem Reiche der Amphitrite, welche dem Gaumen zwar wenig bieten, aber durch ihre absonderliche Form oder durch Lebensweise und Entwicklung das wissenschaftliche Interesse fesseln.

An die Bucht von Mentone reiht sich im Westen die Bucht, an welcher Monte Carlo und das auf einem felsigen Vorsprung erbaute Monaco liegen. Monte Carlo ist ohne Zweifel der Glanzpunkt der ganzen Riviera. Was die Menschen an diesem paradiesischen Fleck zusammenführt, ist aber leider nicht der unbeschreibliche Zauber, den hier die Natur entfaltet, sondern der Spielteufel, dem die meisten Besucher in den mit verschwenderischer Pracht geschmückten Sälen des herrlich am Meere gelegenen Casinos fröhnen. Als ich am Nachmittage die hinter diesem Gebäude befindlichen Parkanlagen mit ihren meterdicken Palmen und Ficusbäumen, ihren breiten Wegen und herrlichen Ruheplätzen erblickte, schien es mir unwahrscheinlich, daß hier sich Jemand dem Genuße der Natur entziehen und hinter Mauern vergraben könne. Wie erstaunte ich daher, als ich beim Betreten des Casinos die zahlreichen Spieltische nicht nur besetzt, sondern von Menschenmengen umringt fand, welche über die Schultern und die Köpfe der Sitzenden hinweg pointirten. Leider überwiegt das schöne Geschlecht bei diesem Treiben. Hier sehen wir eine mit Brillanten fürmlich bepflasterte Schöne, dort eine Gestalt in tiefer Trauer; selbst Greisinnen, die mit zittrigen Händen setzen oder den Gewinn einheimfen, fehlen nicht. Bewundernswerth ist die Geschicklichkeit und automatische Sicherheit der Croupiers. In der einen Minute werden Tausende mit der langen Krücke eingeholt, in der nächsten gleicht die Bank einem nach allen Richtungen Goldstücke speienden Vulkan. Nicht eine Minute stockt das Spiel, so daß man auf einem der seitlichen Divans sitzend unter dem Schweigen der Menschenmenge einen ununterbrochenen metallischen Klang wahrnimmt. Die Rehrseite dieses unstreitig fesselnden Schauspielles ist zu bekannt. Ein Deutscher, der sich mir vorübergehend anschloß, gewann zuerst einige hundert Francs, um nachher tausend zu verlieren. Am folgenden Morgen erfuhr er in seinem Hotel von einem in der Nacht daselbst erfolgten Selbstmord, der als der achtzigste in der Saison registriert wurde.

Ueber Monte Carlo und Monaco zieht sich die oben erwähnte Rue de la Corniche in einer Höhe von 500 bis 600 Metern an den steilen Abhängen der Seealpen dahin. Eine Bahnradbahn stellt die Verbindung mit Monaco her. Man kann sich daher wie mit einem Zauberschlage in eine andere Region versetzen lassen. Bald wanderte ich die Straße in der Richtung nach dem vier Stunden entfernten Nizza. Der Weg führte aber nicht mehr unter Palmen an Agaven und Opuntien vorüber, sondern war von spärlich bewachsenen schroffen Steinhalden eingefast. Ueber alle Beschreibung schön war der Ausblick nach Süden auf den schmalen Küstensaum, dessen Herrlichkeiten ich nicht mehr zu schildern brauche und das wie eine Tafel unter mir sich ausbreitende Meer, das gegen den Horizont steil anzusteigen scheint. Auf den zur Küste hinabführenden Abhang sind hier und dort Bergkegel aufgesetzt. Den schroffsten unter allen krönt das Städtchen Èze, dessen weiße Gebäude sich von den bizarren Felsen, auf denen sie gebaut sind, kaum unterscheiden lassen.

Früher als ich es gedacht hatte, überraschte mich die Dunkelheit. Ich verließ deshalb die einsame Straße und schlug aufs Gerathewohl die Richtung zur Küste ein. Ein Fußweg führte mich über Geröll und durch Wald nach dem am Meere gelegenen Villafranca, das mit Nizza durch eine Straßenbahn verbunden ist.

Den nächsten Vormittag widmete ich dann dieser prächtigen Stadt, welche der Südfranzose gern als sein „Klein-Paris“ bezeichnet, dann benutzte ich die Straßenbahn, welche von Nizza in einiger Höhe am Meere entlang nach Villafranca führt, und spät am Abend desselben Tages traf ich wieder in Genua ein. Dort war alles überfüllt. Ich war daher gezwungen, in einem italienischen Gasthof zu übernachten. Die Erinnerung hieran rechne ich nicht zu den angenehmsten meiner Reise. Wahrscheinlich weil ich kein größeres Gepäck besaß, wurde zunächst der Obolus für das Quartier erhoben. Da der Betrag nur niedrig war, so wollte ich am anderen Morgen nicht ohne Frühstück weiter ziehen. Als indes alles in echt italienischer Unsauberkeit vor mir stand — der Zuckertopf im Inneren mit schwarzen Flecken bedeckt und die Butter mit den Fingern in zierliche Formen gebracht — blieb mir der Bissen im Munde stecken. Ich mußte aufbrechen und mir in einem benachbarten Restaurant etwas auf-tischen lassen. Dabei konnte ich mich noch beglückwünschen, mit heiler Haut davon gekommen zu sein; ferner war der erwähnte Gasthof, wie ich annehme, noch nicht einmal einer von den schlechtesten, denn er lag an einer Hauptstraße und wurde mir in dem Hotel, wo ich vergebens angepocht hatte, als gut empfohlen.

Von Genua führt die Eisenbahn in etwa fünf Stunden über die Bocchetta, einen tiefen Einschnitt der Ligurischen Alpen, nach Mailand. Nachdem sich der Zug über viele Viaducte und durch zahlreiche Tunnels bis zum höchsten unterhalb des Passes gelegenen Punkte des Schienenweges emporgearbeitet hatte, ging es mit Windeseile in die lombardische Tiefebene hinab und bald lagen, wie mich ein Blick aus dem Fenster belehrte, mit Schnee bedeckte Bergzüge im Süden, während vor uns im Norden das gewaltige Massiv der Alpen langsam aus dem Boden emporspross.

Es liegt nicht im Rahmen dieses Aufsatzes, bei der Schilderung der Heimreise länger zu verweilen, da mir selbst die Möglichkeit zu rasten und in Muße zu genießen bei der Kürze der mir zugemessenen Frist nicht zu Gebote stand. In Mailand besuchte ich zunächst den Dom, von dessen Dache sich, wenn auch etwas verschleiert, die Alpenkette in gewaltiger Ausdehnung darbot. Auf einer

Rundfahrt lernte ich dann S. Ambrogio, die älteste, auf den Resten eines Bacchustempels gegründete Kirche Mailands, ferner das Denkmal da Vinci's und sein „Abendmahl“ kennen.

Dann ging es über Como nach Lugano. Von diesem herrlichen Standquartier aus unternahm ich zwei schöne Tagesausflüge auf den Monte Generoso und nach dem Comersee. Auf dem 1800 Meter hohen, zwischen dem Luganer- und dem Comersee gelegenen Generoso, der mit vollem Rechte der Rigi der italienischen Schweiz genannt wird, erschloß sich meinen Blicken die Alpenfette von dem gewaltigen Massiv des Monte Rosa bis zum zackigen Piz Bernina. Dazwischen reihte sich Bergrieße an Bergrieße, das Matterhorn, die Jungfrau, das Finsteraarhorn, der Monte Leone, die Disgraziagruppe, und wie sie alle heißen. Welch ein Wechsel des landschaftlichen Bildes, wenn man 48 Stunden vorher unter Palmen am Gestade des Mittelmeeres wandelte. Auch der Wechsel, welcher bei der in 80 Minuten erfolgenden Auffahrt in der nächsten Umgebung vor sich geht, ist fesselnd. Am Ufer des Luganersees Glycinien und Roskastanien in voller Blüthe; ein kurzer Aufstieg von wenigen hundert Metern und Baum und Strauch beginnen sich erst zu regen. Einige hundert Meter weiter sehen wir nur geschlossene Knospen; und bei tausend Metern Meereshöhe beginnt der erste Schnee, welcher das auf dem Gipfel liegende Hotel, wo uns geheizte Zimmer erwarten, ganz umgiebt.

Auf der Rückfahrt nach Lugano bot sich mir ein eigenthümliches Schauspiel dar. In unmittelbarer Nähe der Stadt erhebt sich ein bewaldeter Berg, der Monte Salvatore. Auf diesem war ein Waldbrand ausgebrochen, der die ganze Nacht hindurch wüthete. Es war, als ob der Berg einen feurigen Kranz trüge, der sich allmählich und immer breiter werdend, vom Gipfel bis zum Fuß herabsenkte.

Nach kurzer Nachtruhe bestieg ich in Lugano das Dampfschiff, das in einer Stunde den östlichen Zipfel des Luganersees durchschneidet. Eine kurze Eisenbahnfahrt, und man befindet sich am Comersee, Bellagio gegenüber, an jener Stelle, wo die langgestreckten Arme sich vereinigen. Den Rest des Vormittags verwandte ich auf Bellagio und die gegenüberliegende Villa Carlotta, welche Thormaldsen's Alexanderzug und einige Meisterwerke von Canova birgt.

Die Villa Carlotta liegt inmitten eines Parkes, der von dem berühmten Garten zu Pegli kaum übertroffen wird. Ihr jetziger Besitzer ist der Herzog von Sachsen-Meiningen. Eine herrliche zweistündige Fahrt auf dem Dampfboote brachte mich nach dem am südlichsten Ende des Sees gelegenen Como, von wo ich über Lugano und den Gotthard in kürzester Frist nach Deutschland zurückkehrte. Nur eine kleine Verlangsamung der Fahrt konnte ich mir nicht versagen. Sie bestand darin, daß ich von Flüelen, wo die Gotthardbahn das wildromantische Reußthal verläßt, bis Luzern das Dampfschiff benutzte. Hier auf dem Vierwaldstätter See wehte eine ganz andere Luft als Tags zuvor in Como und Lugano. Alles fröstelte auf dem Verdeck, während dort 27° C. im Schatten zu verzeichnen waren. Von Luzern gelangte ich dann mit dem nächsten Zuge über Basel nach Norddeutschland zurück.

Dort traten im April und Mai der warme Ofen und an manchen Tagen sogar der Winterüberzieher wieder in ihre Rechte und sorgten dafür, daß die Erinnerung an die herrlichen, im warmen Süden verlebten Tage noch recht lange in mir lebendig blieb.

Kremnitz in Oberungarn.

Jah hán lande vil gesehen
unde nam der besten gerne war.
Walthar von der Vogelweide.

Fast so mannigfaltig wie die ethnographischen Verhältnisse auf der Balkanhalbinsel sind jene in unserer östlichen Reichshälfte; gleich ersterer ermangelt letztere der nationalen Homogenität, und wenn auch hier das Völkermosaik kein so buntes ist wie dort, so steht doch für jeden der Verhältnisse Kundigen die Thatsache fest, daß es Angehörige verschiedener Volksstämme sind, die das Ungarland bewohnen.

Nicht die letzte Stelle unter denselben nehmen die Deutschen ein, was ihre culturelle und wirtschaftliche Bedeutung anbelangt, aber gewaltig ist der Unterschied in der nationalen Lebenskraft zwischen den Deutschen Siebenbürgens — der Name hat jetzt nur mehr geographische Bedeutung — und jenen des eigentlichen Ungarn; dort unentwegtes Festhalten an deutscher Sprache und Sitte, unbeugsamer, entschlossener Mannesmuth, der nicht zurücksteht vor Drangsal und systematischer Verfolgung, hier vielfach apathisches-Gewährenlassen, demüthige Untermüthigkeit, ja sogar nationales Renegatenthum.

Wir wollen jedoch von jenem Theile des ungarischen Staates, in welchem unsere als „Siebenbürger Sachsen“ bekannten Stammesgenossen den ruhmreichen Kampf um ihr Volksthum führen, für diesmal absehen und unsere Blicke den deutschen Bewohnern anderer Gegenden in unserem transleithanischen Schwesterstaate zuwenden; denn auch ihr nationales Schicksal kann uns nicht gleichgiltig sein.

Vedor wir nun zum eigentlichen Gegenstande übergehen, wollen wir einen kleinen historischen Excurs vorausschicken.

Ohne jene frühgermanische Periode in Betracht zu ziehen, wo die Stämme der Gothen, Gepiden, Langobarden, wohl auch der Quaden, Heruler und Rugier kürzere oder längere Zeit in verschiedenen Gegenden des heutigen Ungarn sich aufhielten, so daß wir mit Recht sagen können, nicht nur Dako-Gyrier, Kelten und Slaven, sondern auch Germanen, und zwar diese in der Reihenfolge vor den Slaven, hätten das heutige Ungarn, sei es ganz, sei es zum Theile bewohnt, ehevor das finnisch-uralische, also anarische Volk der Magyaren die mittleren Donaugegenden besetzte, ohne also auf diese rein historische, jeder sonstigen Bedeutung entbehrende Thatsache Gewicht zu legen, soll an diesem Orte bloß die Bedeutung hervorgehoben werden, welche das deutsche Volkselement im engeren und eigentlichen Sinne durch friedliche Einwanderungen späterer Epochen für Ungarn besitzt.

Auch diese Besiedelung Ungarns — nennen wir sie die spätgermanische — beginnt schon sehr früh; sie nimmt ihren Anfang unter Stefan dem Heiligen, wird besonders begünstigt durch Gehsa II., erreicht ihren Höhepunkt nach dem großen Tatareneinfall unter Bela IV., steigt nach einigem durch die lebhafteste Fürsorge Karl Robert's unterbrochenem Stillstande, der über dem Aussterben der Arpaden eingetreten war, wieder unter Mathias Corvinus und lebt von neuem auf unter den Habsburgern nach Vertreibung der Türken. Und so wie diese Einwanderung zu verschiedenen Perioden erfolgte, so entsprang sie auch verschiedenen Ursachen, kam aus verschiedenen Gegenden Deutschlands und nahm ihre Richtung

nach verschiedenen Gegenden Ungarns. Obwohl uns, was die ins Mittelalter zurückdatirenden Einwanderungen anbelangt, die näheren Umstände dieser geschichtlichen Thatsache unbekannt sind, so steht doch fest, daß es vornehmlich die Arpadenkönige waren, welche, gleich den Piasten in Polen und den Przemysliden in Böhmen, die deutsche Einwanderung nicht nur förderten, sondern geradezu veranlaßten. Diese Dynasten erkannten eben die hohe Bedeutung des deutschen Elementes für ihre Staaten, und namentlich war es das aufblühende deutsche Städtewesen, welches sie als neuen Factor dem politischen und wirthschaftlichen Leben ihrer Reiche einzufügen trachteten. Dies tritt in Ungarn ganz besonders hervor und mit Recht bemerkt Schwicker, jeder Stein von Ungarns Städten lege Zeugnis ab von dem Einflusse deutscher Cultur auf dieses Land.

Und abermals wollen wir, unseren Stoff enger begrenzend, nur einen Theil der deutschen Bewohner Ungarns ins Auge fassen. Es sind dies die Deutschen des ungarischen Berglandes, des nordwestlichen, von Slovaken als der Hauptmasse der Bevölkerung bewohnten Landestheiles, der sogenannten Slovakei.

Hier war offenbar ein ganz specieller Grund der Einwanderung vorhanden: der Bergbau im allgemeinen, ganz vorzüglich aber jener auf Edelmetalle. Wir wissen ja, schon Ovid klagt, das „goldene Zeitalter“, wo der Mensch eben vom Golde nichts wußte, sei verschwunden. Der Mensch, der nimmer satte, begnüge sich nicht mit den Früchten, so die gütige Erde ihm von selbst beut, sondern wühle in deren Eingeweiden, um das gleißende Gold hervorzuholen, „das verderbenbringende, fluchwürdige“. So mag auch schon in dunkler Vorzeit das Vorkommen edler Erze in diesem Gebirgszuge der Karpaten aufgefallen sein, wenn auch Archäologie und Geschichte für den nordungarischen Bergbau kein so hohes Alter nachzuweisen vermögen, wie für den Siebenbürger und Banater, wo die Römer ihre Sklaven und Verbrecher ad metalla, also zur Arbeit in den Erzgruben verwendeten. Aber wir können nicht nur den Beginn des oberungarischen Bergbaues kühn ins 11. oder 12. Jahrhundert n. Chr. versetzen, sondern wir müssen gerade das Bergwesen Oberungarns als etwas so specifisch deutsches, als ein so von der Wurzel aus von deutschem Geiste und deutschem Wesen durchränktes Gebilde erklären, daß wir ohneweiters den Satz aufstellen dürfen: „Ohne Deutsche gäbe es in Ungarn keinen Bergbau!“ Darum führen die Städte im nordwestlichen Ungarn so zahlreich den Namen „Bergstädte“, darum ist dort, wo der Bergbau unterging, größtentheils auch das deutsche Volksthum untergegangen. Aber ganz besonders auffällig ist der Umstand, daß sich an das oberungarische Bergwesen eine ethnische Eigenthümlichkeit knüpft. Während nämlich die Sprache der Siebenbürger Sachsen sich als ein plattdeutscher Dialekt darstellt, die Deutschen des Banates dem schwäbischen, die in den südwestlichen Comitaten und am rechten, sowie auch in einigen Gegenden am linken Ufer der mittleren Donau dem bayerischen Volksstamme angehören, weist die Sprache der Deutschen des ungarischen Berglandes, einschließlich der Zips, ein Mitteldeutsch auf, in dem wir nur unbedeutende Schattirungen wahrnehmen, dessen näheres Studium aber auf Thüringen, den Harz, das Erzgebirge als Urheimat hindeutet. Für diese Annahme spricht ferner der Umstand, wonach gerade in den erwähnten Gegenden der älteste deutsche Bergbau besteht oder bestand, und daß auch die deutsche Bevölkerung anderer, theilweise nichtdeutscher Länder, z. B. Böhmens, Schlesiens, welche zweifellos dem fränkischen und ober-sächsischen Stamme angehört, in ihrer Mundart vieles besitzt, was an die Sprache der Deutschen des ungarischen Berglandes anklingt.

Noch eine Verwandtschaft läßt sich bezüglich der Mundart der Deutschen Oberungarns constatiren, und hierauf hingewiesen zu haben bildet das besondere Verdienst des Germanisten und Literaturhistorikers Schröber: die auffällige Uebereinstimmung mit der Mundart anderer, von ihnen weit entfernter deutscher Auswanderer, nämlich mit jener der Bewohner des Gottscheer Bezirkes in Krain, sowie der Deutschen in den friaultschen Dörfern Sauriß und Pladen, endlich der Bewohner der sieben und der dreizehn deutschen Gemeinden in den italienischen Provinzen Verona und Vicenza. Halten wir uns vor Augen, daß auch in diesen Gegenden einst Bergbau bestand, so liegt wohl die Annahme nahe, die Bergleute seien aus derselben deutschen Heimat gekommen, wie jene Oberungarns.

„Wem Gott will rechte Gunst erweisen, den schiekt er in die weite Welt!“ Und wahrhaftig, einst waren sie auch blühend, die deutschen Colonien Oberungarns; gleich einem breiten Bande zogen sie sich am Südrande der Karpaten von Mähren bis nach Siebenbürgen hin, und so kündigt die alte siebenbürgische Sage: „Vor vielen Jahren schon haben Deutsche in Ungarn und Siebenbürgen gewohnt, und was für gemauerte Städte in Ungarn sind, die kommen alle von Deutschen, die sie erbaut haben, als: Gran, Ofen, Pest, Fünfkirchen, Stuhlweißenburg, Kaschau, Eperies, Zeben, Bortfeld, Leutschau, Neustadt und was dergleichen herrlich und prächtig Gebäu mehr sind.“ „Also haben die löblichen Deutschen die Städte gebaut, in Siebenbürgen, die ganze Zipß, von Kaschau, unterm ganzen Gebirge längs Polen, das meiste Theil im Lande ist alles deutsch gewesen.“

Unter den zahlreichen Orten aber, die unter dem Collectivnamen „Bergstädte“ zusammengefaßt werden, waren es vorzüglich sieben, denen dieser Name beigelegt wurde: Kremnitz, Schemnitz, Neusohl, Libethen, Dilln, Pukanz, Königsberg — einer Heptarchie der ungarischen Bergstädte. Unter diesen Städten ist es die erstgenannte, welche zwar nicht an Größe, jedoch an Bedeutung und dadurch ein besonderes Interesse vor den übrigen beansprucht, daß sie, während anderwärts das Deutschthum erheblich geschwächt wurde oder ganz unterging, verhältnismäßig ihren deutschen Charakter am besten bewahrt hat.

Wir wollen nun vor allem den Versuch machen, das topographische Bild dieser Stadt und ihrer Umgebung zu entwerfen.

Der landschaftliche Eindruck entbehrt keineswegs des Anziehenden. Wer nicht gerade Gletscher und Firnen vor Augen haben will, wer nicht lediglich darauf ausgeht, an der erhabenen Scenerie mit ewigem Schnee bedeckter Bergesriesen oder krystallklarer Seen sich zu ergötzen, der hat in der „Fatra“, zu welcher Karpatengruppe das Gebirge um Kremnitz gehört, hinlänglich Gelegenheit sich zu überzeugen, daß auch das Mittelgebirge schöne und anmuthige Formationen besitze, welche den Wanderer zu fesseln vermögen. Man denke sich etwa die Berge im Inneren des Wienerwaldes, die Brühl weniger felsig, hingegen die Thäler und Mulden von zahlreichen und frischen Bächen und Flüsschen durchzogen, und man hat beiläufig ein Bild der „Fatra“. Kremnitz nun liegt mitten in der erzhältigen Fatra, in einem Längenthale, welches so schmal ist, daß es eher als Schlucht bezeichnet werden muß, und nur nach Osten schließt sich hieran ein kurzes schluchtartiges Quertal — der „Sohlergrund“. So liegt es eingebettet zwischen Bergen, einerseits am Fuße zweier Höhen, die den unseres Wissens dem Dialekte der Deutschen des ungarischen Berglandes ausschließlich eigenen Namen „Stoß“ führen, welchem Namen vielleicht der Gedanke an eine plötzliche oder unmittlere — vulcanische? — Erhebung zugrunde liegt, andererseits

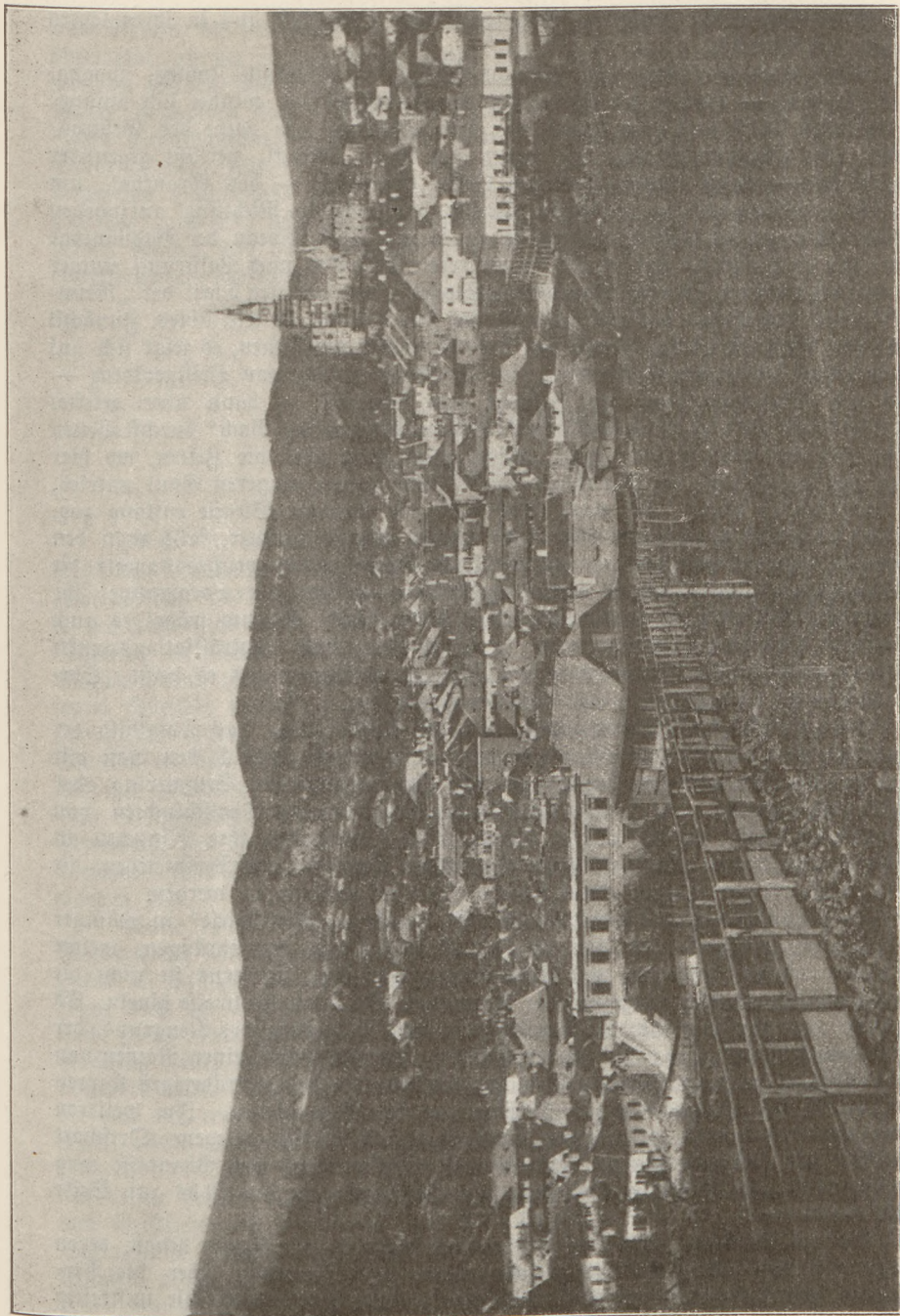
nur durch einen Bach getrennt von Bergen, an die es gegen Westen grenzt, ja man könnte bei der Enge des Thales beinahe sagen, „anstößt“, wenn es auch nicht so arg ist wie in Hallstatt. Die Berge im Osten sind der Kremnitzer und der Blaufußer „Stoß“, ersterer 1007, letzterer in seiner Kremnitz zugewendeten Kuppe 959 Meter hoch. Höhendimensionen, welche denen unseres Hocheck bei Altmarkt im Wiener Walde — 1036 Meter — wenig nachgeben, ja jene des „Schöpfel“ — 893 Meter — übertreffen. Dafür sind die im Westen niedriger, es sind dies der Scharfberg und der Calvarienberg, letzterer 713 Meter hoch.¹ Am bemerkenswerthesten erscheint der Kremnitzer Stoß; sein oberer Theil, der „Mendelstein“, ist felsig und steil, der untere Theil, die „Krennwiese“ — im Dialekte der Kremnitzer Deutschen „Hrennbies“ — fällt sanfter gegen das Thal ab, und ein Theil von Kremnitz selbst liegt topographisch, sozusagen auf der untersten Sentung dieser „Krennwiese“.² Eine Besteigung des Kammes bietet eine lohnende Aussicht, insbesondere nach Süden hin — man überblickt eine Reihe von Bergkluppen und in der Ferne glänzt das Silberband der Gran, die sich durch das romantische Granthal schlängelt. Am Fuße des „Mendelsteins“, auf dem oberen Theile der Krennwiese hat die Natur sich gefallen, einen kleinen Teich zu schaffen, dessen baummuschattete Ufer kein übles Bild gewähren.

Nicht minder romantisch präsentiren sich die Berge im Norden und Nordwesten: die „Volle Henne“, welche sich in der Höhe von 940 Metern zwischen dem Koneschhauer Plateau und der Kremnitzer Thalschlucht erhebt, ihr Rücken setzt sich einerseits bis zum „Sturz“, andererseits bis zur „Rhevolta“ fort, deren 724 Meter hohes, nach Süden steil abfallendes Massiv das Kremnitzer Thal zu einer Gabelung zwingt; rechts am „Neugrund“ vorüber setzt sich in dem einen Theile die Fahrstraße ins Thuróczer Comitat fort, während die links abbiegende Abzweigung bald am Fuße des „Sturzes“ endet. Was die Communicationsverhältnisse anbelangt, so haben sich dieselben im letzten Decennium wesentlich verbessert; früher war die Fahrstraße, die vom Süden her das Granthal verlassend, in einem schmalen Längenthale, längs des Kremnitzer Baches nach Norden und über Kremnitz in die Thuróczer Gespanschaft führte, der einzige Verbindungsweg mit der übrigen Welt, seit dem Ausbau des ungarischen Staatsbahnnetzes aber benutzen die vom Süden kommenden Reisenden die Linie Ofen-Pest-Ruttel, slavisch Rutka, an welcher die Eisenbahnstation Kremnitz liegt, die von Norden her kommenden fahren von Schlesien aus mit der Oderberg-Raschauer-Bahn bis Rutka, wo nach Süden der Anschluß an die ungarische Staatsbahn erfolgt. Wer aber von Wien aus die Fatra besuchen will, thut am besten, auf der Waagthalllinie der ungarischen Staatseisenbahn über Preßburg bis Sillein zu fahren, von wo nur eine kurze Strecke bis Rutka zurückzulegen ist. Bedenkt man, daß die Entfernung zwischen Wien und Kremnitz in der Luftlinie jene zwischen Wien und Wels, wohin man mit dem Schnellzuge in 4½ Stunden gelangt, nur um ein Geringes übersteigt, so mag man ermessen, wie mangelhaft die Verbindungen zwischen der Kaiserstadt und dem Nordosten der Monarchie noch immer sind.

Je nun, für die Unterlassungssünden der Menschen muß eben auch hier die Natur Entschädigung bieten, und sie hat sich mit ihren Gaben durchaus nicht karglich erwiesen.

¹ Für Kenner des „bayerischen Waldes“ fügen wir bei, daß die Höhen der dortigen Berge zwischen dem Minimum von 832 Metern — Büchelstein — und dem Maximum von 1458 Metern — Arber — sich bewegen.

² Die Stadt liegt an ihrem tiefsten Punkte 554 Meter über Meereshöhe.



Kremnitz von der Bannwiese aus.
(Nach einer photographischen Aufnahme.)

Malerische Reize bietet die Bahnfahrt von Ofen-Pest aus in ihrer letzten Strecke vor Kremnitz.

Kurz nach Passirung der Station Altsohl — slovakisch Zvolen, magyarisch Zólyom — erreicht die Eisenbahn den Granfluß und windet sich anfänglich zwischen Fluß und Fahrstraße in einer Thalenge am Fuße des Gebirgsstockes, der sich von Norden her gegen die Gran erstreckt, verläßt gegenüber von Jalna — einem kleinen Orte am linken Granufer — das Granthal, um zunächst am Berggelände streichend plötzlich die westliche Richtung aufzugeben und in einer großen Curve nordwärts zu biegen. Das Niveau der Bahnanlage steigt nun fortwährend und erreicht in mehreren Schleifen nach Passirung einiger Tunnels die mittlere Höhe des Kremnitzer „Stoßes“, den obersten Theil der „Krennwiese“; das Panorama, das sich während der Fahrt bietet, ist kein übles. Zunächst streift der Blick die Berge, welche das linke Granufer umsäumen, es zeigt sich auf steilem Hügel Burgruine Sachsenstein, in der Ebene erblickt man Heiligenkreuz — Dorf mit Sommerresidenz des Bischofs von Neusohl — dann aber geleitet uns Wald und Feld entlang dem schmalen, vom „Kremnitzer Bach“ durchflossenen Thale, das sich nach Norden zieht. Nicht allzu ferne sind die Zeiten, wo hier unten auf der Straße der Kremnitzer Postkutschler seinen mageren Gaul antrieb, der „mit müder Qual“ ein elend' Fuhrwerk die staubige Straße entlang zog, oder wo man bei größeren Reisen einen Wagen eigens miethete, falls man den Armenisünderkaren verschmähte, nämlich das Behikel, über welches damals die Post verfügte. Das ist nun anders geworden, seitdem die Locomotive ihr Pfeifen und Pusten auch in den Karpaten hören läßt. Darum währt es auch nur einige Stunden, nachdem man in Ofen-Pest, dem Centralisationspunkte des ganzen ungarischen Bahnnetzes, den Waggon bestiegen, bis es heißt „Station Kremnitz“ — ungarisch officiell Kőrmöczbánya.

Aus der Station hervortretend, hat der Ankömmling das Totalbild der Kremnitzer Landschaft unmittelbar vor sich — zwar kein Anblick, den man mit jenem in Parallele bringen könnte, wie ihn der Reisende am Semmering oder bei Eisenerz genießt, wo knapp neben dem Schienenwege Thalschluchten von schwindelnder Tiefe sich öffnen, in denen kleine Ortschaften ihre Häuschen an die Bergwand kleben, allein auch die Kremnitzer Gegend bietet Perspektiven, die würdig sind, in der Mappe eines Landschafters festgehalten zu werden.

Zunächst fällt nach Westen die bereits erwähnte „Krennwiese“ in mäßiger Senkung ab, während von den übrigen Seiten Berge herandrängen, welche Schluchten bilden, und in diese Schluchten ziehen sich, insoferne sie nicht die Stadt amphitheatralisch umgeben, die Kremnitzer Vorstädte theilweise hinein. Es sind dies: der Sohlergrund, die Neustift mit dem Schlafweg, der Neugrund, der „Hundsmarkt“, der aber nicht wie der Wiener „Hundsthurm“ seinen Namen von den vierfüßigen Hausgenossen des Menschen, sondern von den vierräderigen Karren trägt, die in den Bergwerken zur Beförderung der Erze dienen. Im weiteren Sinne kann auch die in einiger Entfernung südöstlich gelegene Ortschaft „Legentl“ als Vorstadt gelten. Mit einiger Zuhilfenahme von Phantasie mag das Rundbild von Kremnitz etwa dem von Waidhofen an der Ybbs zur Seite gestellt werden.

Von der Station führt eine Serpentinstraße in die Stadt hinab, deren Anlage erst nach vielem Streite zwischen Aerar und Commune über die Verpflichtung zur Bestreitung der Kosten erfolgte — eine Erscheinung, die unstreitig für einen Wiener etwas Anheimelndes besitzt. Und nun geht es an der neuerbauten Staatsoberrealschule, sowie an der neuen Mädchenschule vorüber nach Passirung

einer Brücke, die den Sohler Bach, einen östlichen Zufluß des Kremnitzer Baches, überwölbt, zu der in den Sohlergrund führenden Fahrstraße, einer Abzweigung der von Süden kommenden. Um die den Kern der Stadt einschließende Ringmauer gruppieren sich manche öffentliche und Privatgebäude, ja sie dient sogar vielen Stadthäusern als Rückwand. Doch wir wollen uns die — eigentliche — Stadt ansehen. Sie ist gar klein und besteht nur aus dem mauer- und thurm-bewehrten Hauptplatze, dem „Kinge“, dann der „unteren“, nämlich nach Süden, und der „oberen“, nämlich nach Norden führenden Gasse, so daß sich selbst diese beiden Gassen, als einer späteren Periode angehörig, gewissermaßen als Stadt-erweiterungen darstellen.

(Fortsetzung folgt.)

Der Babismus.

Von Leopold Katscher.

(Nachdruck verboten.)

„Bab“ ist ein Titel, kein Name. Der Gründer des persischen Babismus hieß Ali Mohammed und soll ein Abkömmling der Familie des Propheten gewesen sein. 1819 zu Schiras als Sohn eines Kaufmannes geboren, widmete er sich anfänglich dem Handelsstande, begann aber bereits 1840 seine neue Lehre zu verkünden. Er nannte sich den „Bab“, d. h. Mahdi oder Thüre der Wahrheit und pilgerte drei Jahre später nach Mekka. Der Schah ließ ihn nach seiner Rückkehr verhaften und von 1844 bis 1849 zu Ispahan und Täbris in Halbgefangenschaft halten. Zum Tode durch Erschießen verurtheilt, wurde er mit Stricken an den Mauern der Citadelle aufgehängt und zwölf Soldaten schossen auf ihn. Nachdem die Rauchwolken sich verzogen hatten, bemerkte man, daß der Bab verschwunden war — eine geschickt ins Werk gesetzte Machenschaft behufs Erweckung des Glaubens an ein Wunder. Bald wieder ergriffen, wurde er abermals zum Tode verurtheilt. Näheres weiß man nicht, doch soll er erschossen worden sein.

Seine lange Gefangenschaft und sein geheimnisvolles Ende trugen zur Ausbreitung seiner Lehren ebenso bei wie die Thatsache, daß er zu seinen Lebzeiten ab und zu Majereianfälle hatte. Bekanntlich gelten im Osten — manchmal sogar auch im Westen — die Verrückten für inspirirt. Auch verschmähte der Bab, gleich allen Propheten, nicht den Gebrauch weltlicher Mittel zur Bekanntmachung seiner Lehren. Am meisten unterstützte ihn die hohe Beredsamkeit und außerordentliche Schönheit eines Mädchens aus guter Familie, Kurratu-l-Ahn, die eine der ersten Babistinnen war und für ihren Glauben den Märtyrertod erlitt. 1848 unterzog der damalige Kronprinz Nasr-ed-din, der vor einigen Jahren als Schah einem babitischen Attentat zum Opfer fiel, den Bab einer auf dessen Lehren bezüglichen Prüfung, wobei dem Thronfolger eine Anzahl von Geistlichen an die Hand ging. Das Ergebnis war seine Verurtheilung zur Bastonnade; infolge dessen soll er alles widerrufen haben. Da uns jedoch lediglich mohammedanische, also befangene Quellen zu Gebote stehen und die Untersuchung geheim war, dürfte die Geschichte von dem Widerruf kaum wahr sein.

Der Babismus verfolgt nicht nur theologische, sondern auch politische Zwecke. Seine Bestrebungen waren — im Gegensatz zur Rückständigkeit der

persischen Herrscher — reformatorischer Art, und das Volk nahm ihn leicht an, weil er geeignet schien, die Willkürwirthschaft der das Land ausaugenden Provinzgouverneure zu überwinden. Als die Babisten sich stark genug fühlten, nahmen sie Besitz von der Stadt Masanderan, in der Nähe von Barfurusch; aber sie mußten sich, weil die kaiserlichen Truppen ihnen die Lebensmittelzufuhr abschnitten, ergeben und wurden insgesammt niedergemetzelt. Ein Jahr später (1848) erhoben sich nach der Thronbesteigung Nasr-ed-din's Babisten gegen ihn, doch wurden sie von einem Oheim des neuen Schahs besiegt; die dreihundert Ueberlebenden, die sich gegen das Versprechen, daß ihnen das Leben geschenkt werden würde, ergaben, erlitten einen grausamen Tod. 1849 bekehrte der Babistenführer Mulla Muhammed Ali siebentausend von den zwölftausend Einwohnern der Stadt Sandschan, besetzte diese und vertrieb den Gouverneur aus der Citadelle; im Kampfe mit den gegen ihn ausgesandten 18.000 Mann kaiserlicher Truppen fielen 8000 Personen; die überlebenden Babisten mußten sich ergeben und wurden unter furchtbaren Foltern umgebracht. 1850 predigte der mehr ehrgeizige als fanatische Babist Se-id Jahia Darabi den Babilismus und gewann zweitausend Anhänger, mit deren Hilfe er die Stadt Miris besetzte; allein die Truppen des Schahs eilten herbei, erdroffelten ihn mit seinem eigenen Gürtel und tödteten seine ausgehungerten Anhänger.

Zwei Jahre darauf begingen einige Babisten ein Attentat auf den Schah. Die eingeleitete Untersuchung ergab, daß es in allen größeren Städten Persiens umfangreiche Vereinigungen von Babisten gab, die den Sturz der herrschenden Dynastie anstrebten. Alle erwiesenen Anhänger des Babilismus wurden öffentlich oder insgeheim hingerichtet und es brach auf Anordnung Nasr-ed-din's eine fast zwei Jahre dauernde Schreckenszeit voll Tod und Verderben an. Der Zorn und die Beunruhigung des Schahs waren so groß, daß er den teuflischen Plan ersann, die Anhänglichkeit seiner Unterthanen dadurch zu erproben, daß er alle Classen der Gesellschaft zur Rache an den Babisten heranzog. So z. B. mußten die Faraschen (wörtlich „Teppichleger“, in Wirklichkeit die asiatischen Victoren) den Mann umbringen, der den den Monarchen verwundenden Schuß abgefeuert hatte; sie thaten es, indem sie ihm viele Schnittwunden beibrachten, in diese brennende Kerzen steckten, die dann eine Zeit lang das Fleisch verbrannten, bis der Unglückliche schließlich entzwei gesägt wurde. Das Marstallpersonal bewies seine Königstreue dadurch, daß es dem ihm „anvertrauten“ Opfer glühende Hufeisen an die Füße nagelte und dann den Kopf mit Nägeln und Keulen zertrümmerte. Die Artilleristen mußten einem Babisten die Augen ausstechen und ihn nachher aus einer Kanone feuern. Die Teheraner Kaufleute versetzten einem anderen Babisten so lange je eine Wunde, bis er starb. Vambéry erwähnt in seinen „Wanderungen und Erfahrungen in Persien“ einen gewissen Kasim aus Miris, der mit brennenden Kerzen in Wunden, mit glühenden Hufeisen und dem Ausreißen aller Zähne gemartert wurde, ehe man ihm mit einer Keule den Schädel einschlug.

Dies nur wenige Beispiele der Grausamkeit, mit welcher der „liebenswürdige“ Monarch wüthete, dem nachmals die Bevölkerung der europäischen Weltstädte mit so viel Begeisterung zujubelte! Statt der Unterdrückung des Babilismus hatten diese schrecklichen Verfolgungen dessen desto größere Ausbreitung zur Folge; er nahm nicht nur in Persien mit erstaunlicher Schnelligkeit zu, sondern griff sogar nach Indien hinüber. Außer Angehörigen der niedrigen Classen traten der Secte auch viele gebildete und reiche Personen bei.

Blöß die Christen Persiens und die Mitglieder der Maseirijeh-Secte hielten und halten sich dem Babilismus fern.

Die babilistische Lehre ist in dem, dem Bab selber zugeschriebenen Buche „Bij-jan“ enthalten, das aus drei Theilen besteht, die zu verschiedenen Zeiten entstanden sind. Dieser Babilisten-Koran ist großentheils rhapsodischer Natur und an zahlreichen Stellen unverständlich. Es wimmelt darin von Mysticismus, entartetem Platonismus, guebristischen Brocken und Magiethum; auch an Einflüssen des Christenthums und der französischen Philosophie des 18. Jahrhunderts fehlt es nicht; die letzteren dürsten durch die Freimaurerei nach Persien gedungen sein, obgleich, wie wir alsbald sehen werden, die Maurerei in diesem Lande keine besondere Rolle gespielt hat. Zu den abergläubischen Vorschriften des Bij-jan gehört das Tragen von Amuletten, für die Frauen in Kreis-, für die Männer in Sternform, während bezüglich der Todten empfohlen wird, ihnen Karneolringe an die Finger zu stecken. Das sind Anklänge an das aramäische Heidenthum. Das „heilige“ Buch behauptet ferner die Göttlichkeit des Bab; er und seine Jünger seien Verkörperungen höherer Mächte und sollen 40 Tage nach ihrem Tode in anderen Gestalten wiedererscheinen. „Gott erschuf die Welt durch seinen Willen; der Wille drückte sich in Worten aus; da nun die Worte aus Buchstaben bestehen, besitzen die Buchstaben göttliche Eigenschaften.“ Der Zahlenwerth der Buchstaben, aus denen die babilistischen Namen Gottes bestehen, beträgt immer 19; demgemäß bestehen die kirchlichen Körperschaften der Secte stets aus 19 Priestern, ihr Jahr ist in 19 Monate zu 19 Tagen getheilt und das Ramadanafasten dauert statt 30 nur 19 Tage.

Ali Mohammed, der Bab, wählte 18 Jünger aus, die er „Buchstaben des Lebendigen“ nannte und die zusammen mit ihm, dem „Ersten Punkt“ (d. h. der Punkt der Offenbarung, aus dem alle erschaffen sind und zu dem alle zurückkehren), die heilige Hierarchie der Neunzehn (oder „die Erste Einheit“) bildeten. Den vierten Platz in dieser Rangordnung nahm Mirza Jahija ein, der daher nach dem Tode des Ersten Punktes und der zwei ersten „Buchstaben“ zum Oberhaupte der Secte aufrückte. Aber ein anderes Mitglied der Ersten Einheit, Mirza Hussein Ali, genannt Beha, behauptete, derjenige zu sein, durch den nach des Bab Prophezeiung Gott seine endgiltige Offenbarung am jüngsten Tag kundthun werde. Der Anspruch Beha's hatte ein Schisma zur Folge, so daß der Babilismus seither zwei Secten hat: die Behaiten und die Ezeliten; Mirza Jahija hieß nämlich auch Subh-i-Ezel („Morgen der Ewigkeit“). Die meisten Babilisten sind Behaiten und Bahija lebt in der Verbannung zu Samagusta auf Chypren.

In der Frauenfrage sind die Babilisten den übrigen Asiaten so sehr voraus, daß sie die Lage der Frauen zu heben wünschen. Sie bemühen sich um die Abschaffung des Schleiers und wollen dem schwachen Geschlecht alle bürgerlichen Rechte des starken zugestehen. Während der Stifter des Babilismus den Genuß des Tabaks unterlagte, gestattet Beha denselben. Wie gegen jede neue Secte, werden auch gegen die Babilisten allerlei Beschuldigungen erhoben: sie seien Communisten, treiben Vielmännerei (jedem Weib seien neun Gatten gestattet), trinken Wein u. dgl. m., doch ist nichts von alledem bewiesen worden. Angeblich erkennen sie sich an besonderen Arten des Grußes und an Ringen von eigenthümlicher Form. Sie tragen eine charakteristische Frisur und kleiden sich in der Regel weiß. Obgleich der Babilismus erst etwas über ein halbes Jahrhundert alt ist, „erfreut“ er sich bereits einer Unmenge von theologischen

Streitschriften. Die Menschen streiten eben von jeher am meisten und liebsten über Dinge, von denen sie am wenigsten verstehen!

Vielleicht ist der Babilismus berufen, in Asien noch eine bedeutende Rolle zu spielen. Inzwischen bietet er der Mitwelt Gelegenheit, die Entwicklung einer neuen Religion zu beobachten, die dem Priesterthum eine über die königliche weit hinausreichende Macht zuweist; es sei denn, daß der König selber ein Babist wäre, was er, falls die Secte je die Oberhand gewinnen sollte, auch wirklich sein müßte, wenn er seine Würde bewahren wollte, da der Bab gelehrt hat, daß nur Babisten bürgerliche Rechte genießen können, Andersgläubige aber nicht. Zur Vergrößerung des Einflusses der Priester ist für den Gottesdienst möglichst großer Pomp vorgeschrieben und die Tempel sollen mit den kostbarsten Erzeugnissen der Natur und der Kunst ausgeschmückt werden.

Vorkäufig will sich keine der beiden Secten des Mohammedanismus mit den Lehren der Babisten befreunden. Die in Persien vorherrschenden Schiiten wollen besonders davon nichts wissen, daß der Bab der verheißene Mahdi sein solle. Des letzteren Kommen sollte nach der Offenbarung von Wundererscheinungen begleitet sein, während beim Auftreten Ali Mohammed's solche selbstverständlich nicht wahrnehmbar waren. Auch die neue Scheich-Schule ist dem Babilismus ungünstig gesinnt. Im Anfang des 19. Jahrhunderts verkündete der Scheich Achmed von Ahsa einen neuen Glauben, der, obgleich von den Rechtgläubigen für ketzerisch gehalten, viele Anhänger fand. Achmed starb 1827 und hatte seinen Jünger Hadshi Seid Kasim zum Nachfolger. Dieser prophezeichte bei seinem Tode (1844) das Erscheinen eines Mannes, der ihn an Bedeutung übertreffen werde. Diese Gelegenheit ergriff Ali Mohammed, um sich als jenen Mann, den Bab, auszugeben und er wurde von der alten Scheich-Partei kräftig unterstützt, während ein Theil der Anhänger Seid Kasim's sich als neue Scheich-Schule lostrennte und ihn heftig befehdete. Der Bab nannte den Anführer der neuen Partei „Quintessenz des Höllenseuers“ und wurde von ihm seinerseits in einer Abhandlung, die sich „Die Vernichtung der Falschheit“ betitelte, gründlich abgeführt, worauf noch andere gegenseitige Angriffe folgten.

Die schändlichen Babistenverfolgungen des Schahs Nasr-ed-din im Jahre 1852 hatten das Ergebnis, daß die Secte sich 44 Jahre lang äußerlich ruhig verhielt, obgleich die Anzahl ihrer Mitglieder allmählich aufs doppelte anwuchs. Trotz der langen Ruhe kam es in neuerer Zeit wieder zu Verfolgungen. Im Jahre 1863 schlug ein Perser, der eine Europareise gemacht hatte, dem Schah vor, eine Freimaurerloge zu gründen und selber deren Großmeister zu werden, wodurch er eine moralische Bürgschaft für die Treue seiner Untertanen hätte, da zweifellos alle angesehenen und hervorragenden Persönlichkeiten beitreten und maurerische Eide nie gebrochen würden. Der Schah ertheilte die Erlaubnis zur Errichtung, ließ sich aber nicht einweihen. Die Loge Feramusch-ghanek („Haus der Vergessenheit“, weil man beim Verlassen der Loge alles dort Gesehene und Gehörte vergessen sollte) trat alsbald ins Leben und der Monarch veranlaßte alle Hölflinge zum Anschluß an dieselbe. Auf seine Fragen nach den Vorgängen daselbst erhielt er unklare Antworten; die Mitglieder hatten einen moralischen Vortrag angehört, Thee getrunken und Tabak geraucht. Da es dem Herrscher unglaublich vorkam, daß hinter den ihm als so schrecklich geschilderten Geheimnissen der Freimaurerei nicht mehr stecken sollte, vermuthete er, daß man ihm das meiste vorenthalte. Seinen Mißmuth hierüber benutzten die Gegner der Neuerung unter seinen Rathgebern zur Andeutung, die Loge diene wahrscheinlich

den ärgsten Ausschweifungen und sei vielleicht sogar ein Versammlungsort von Babisten. Die vermeintlichen Ausschweifungen mochten noch hingehen, aber der Gedanke an den Babilismus führte zur schleunigen Schließung der Loge und zur Verbannung jenes europäisch gesinnten Persers, der die Anregung zu ihrer Eröffnung gegeben hatte. Und bald begannen wieder die directen Babistenverfolgungen, glücklicherweise in viel kleinerem Maße als früher. 1888 wurden Seid Hassan und Seid Hussein auf Anordnung des damaligen Kronprinzen hingerichtet, weil sie sich weigerten, den Babilismus abzuschwören. Ihre Leichname schleppte man bei den Füßen durch die Straßen und Bazare von Ispahan und warf sie dann durch das Festungsthor zur Stadt hinaus. Im October desselben Jahres ließ die Geistlichkeit den Babisten Aga Mirza Aschraf umbringen und die Leiche in der schrecklichsten Weise verstümmeln. 1890 griff eine Böbelrotte die Babisten des Bezirkes Seh-deh an und tödtete ihrer sieben bis acht, die Leichen nachher verbrennend. Der Schah soll die grundlosen fanatischen Ueberfälle auf Babisten wiederholt mißbilligt haben; allein das schützte ihn nicht vor der Rache für seine eigenen früheren Verfolgungen, und am 1. Mai 1896 wurde er bekanntlich erschossen. Der Mörder war Mirza Mahommed Risa aus Kirman, ein Anhänger des 1891 wegen eines Versuches zur Entthronung Nasr-ed-din's verbannten Dschemal-ed-din; er war auserwählt worden, den Schah zu tödten — ob seine Hinrichtung die Babisten wohl von weiteren Attentaten abschrecken wird? Hierüber wie überhaupt über die Zukunft der Secte sich eine Meinung zu bilden, ist ungemein schwer. Da die Babisten aber mäßig, keusch, fromm und opferwillig sind, dürften sie, falls sie jemals die herrschende Secte werden sollten, Persien gründlich umgestalten, und nach den Erfahrungen der Entwicklungslehre ist es nicht einmal unwahrscheinlich, daß es so kommen wird. Persien bedarf gar sehr der Umgestaltung seiner Zustände.

Astronomische und physikalische Geographie.

Die Geschichte des Fixsternhimmels.

Unter den Auspicien der Preussischen Akademie der Wissenschaften in Berlin wird eine große Arbeit ausgeführt, welche die Sammlung und Ordnung aller von 1750 bis 1900 erlangten Bestimmungen von Fixsternnörtern und die Herstellung eines Generalkataloges dieser Sterne bezweckt. Ueber die Geschichte dieses Unternehmens hat A. Auwers in der Festsetzung der Akademie vom 24. Januar 1901 Bericht erstattet. Wir entnehmen diesem Berichte folgende Daten (Sirius 1901, S. 134 ff.).

Den ersten Anstoß zu dem Unternehmen gab ein Schreiben des Dr. Friedrich Niessen vom 7. Mai 1897 an den berichterstattenden Astronomen der Akademie. Niessenpart erörterte in diesem Schreiben die Uebelstände der maßlosen Zeit- und Kraftvergeudung, welche daraus entspringt, daß jeder Beobachter, der das Ergebnis einer Anschlußbeobachtung festzustellen hat, und vielfach nochmals der Rechner, welcher die Beobachtung benutzen will, das Material für die Feststellung des Ortes des Anhaltsternes erst aus den Originalquellen zusammensuchen und die Einzelbestimmungen auf eine und dieselbe Epoche überführen muß.

Dr. Niessenpart erklärte sich bereit, die Ausführung der großen Arbeit selbst zu übernehmen und damit war, wie Auwers sagt, „die erste und hauptsächlichste der Schwierigkeiten beseitigt, welche bis da von jedem ersten Angriff des großen Projectes abgekehrt hatten; es war der Astronom gefunden, welcher für den Einfluß seiner ganzen Kraft und für die Monotonie der Ausführung oder Specialleitung einer zur größeren Hälfte mechanischen Arbeit von ungeheurem Umfange in dem unermesslichen den kommenden Geschlechtern

zufallenden Nutzen der ausgeführten Arbeit eine ausreichende Belohnung und Entschädigung erblickt“.

Die Preussische Akademie hat Herrn Rißenpart für das Rechnungsjahr 1898 bis 1899 seinem Antrage gemäß 5000 Mark, und alsdann weiter für 1899 in gleicher Form 4700 Mark bewilligt, wodurch derselbe in den Stand gesetzt worden ist, 1898 die Arbeit zu beginnen und seitdem gleichmäßig und ununterbrochen unter seiner Specialaufsicht, im laufenden Einvernehmen mit dem Berichtsrath, fortführen zu lassen. „Die Zweihundertjahrfeier der Akademie hat alsdann den erhofften Anlaß gegeben, das Unternehmen als ein solches der Akademie zu fundiren. Durch den Etat für 1900 wurde ein Posten von 7200 Mark als ständige jährliche Dotation einer „Geschichte des Fixsternhimmels“ — welcher Titel für das Unternehmen schließlich vorgezogen worden ist — bis zu deren Vollenendung für die Periode 1750 bis 1900 dem bisherigen Etat der Akademie zugelegt. Durch denselben Etat wurde eine Anzahl von Stellen „für wissenschaftliche Beamte der Akademie“ errichtet, welche für deren größere Unternehmungen angestellt werden sollen, und von diesen Stellen gleichfalls bis zur Vollenendung der „Geschichte des Fixsternhimmels“ dieser eine zugewiesen. Für diese Stelle wurde Dr. Rißenpart von der physikalisch-mathematischen Classe gewählt und er hat sein Amt mit dem 1. October 1900 angetreten. Zur Leitung des Unternehmens war eine akademische Commission zu bestellen, welche durch Beschluß der Classe vom 5. Juli 1900 aus den Herren von Bezold, Vogel und dem Berichtsrath zusammenge setzt worden ist und letzterem ihre allgemeine Geschäftsführung übertragen hat. Aufgabe der Commission und an erster Stelle des geschäftsführenden Mitgliedes ist die Vertretung der „Geschichte des Fixsternhimmels“ als einer akademischen Angelegenheit, die Ueberwachung der Innerehaltung des allgemeinen Planes des Unternehmens und die Feststellung der speciellen Arbeitspläne für die einzelnen Abschnitte desselben; die Entscheidung aller im Verlaufe der Ausführung noch sich ergebenden Fragen von grundsätzlicher Bedeutung oder erheblicher praktischer Wichtigkeit; die Aufstellung der speciellen Jahresetats und der jährlichen Abrechnungen; die Entscheidung über alle Veröffentlichungen des Unternehmens. Dem für dasselbe angestellten Beamten fällt die Verantwortung für gehörige Ausführung des festgestellten Arbeitsplanes zu. Seine besondere Aufgabe ist die Anordnung, Beaufsichtigung und Prüfung der Arbeiten der Gehilfen, die eigene Ausführung der genauere Sachkenntnis erfordernden oder sonst verantwortlicheren Theile der Arbeit, die Redaction der Veröffentlichungen und die Beaufsichtigung ihres Druckes, die laufende äußere Geschäftsführung und Correspondenz und innerhalb der durch Aufstellung des Jahrespecial-etats oder besondere Beschlüsse der Commission festgestellten Normen die Verfügung über die überwiesenen Mittel zur Bestreitung der sächlichen Unkosten und zum Engagement von Hilfsarbeitern. Die Arbeit, welche in den drei Jahren 1898 bis 1900 ausgeführt worden ist und noch durch mehrere Jahre fortgehen wird, besteht in der Ausziehung der Sternkataloge in der Folge ihrer Epochen oder Aequinoctien und ist gegenwärtig für den Zeitraum bis 1842 so weit ausgeführt, als die Bestimmungen in Gestalt von Katalogen — oder sonstigen Zusammenstellungen vollständig reducirter Dexter — vorliegen. Die Gesamtzahl der für die Periode 1750 bis 1842 auf Zetteln eingetragenen Dexter beläuft sich auf etwa 240.000, dürfte sich aber durch Nachträge noch um etwa 10 Procent steigern.

Herr Rißenpart hat die Arbeit bis jetzt in Kiel ausgeführt, woselbst auch alle Hilfsarbeiter unter seiner unmittelbaren Leitung beschäftigt gewesen sind, und hat bis zum 30. September 1900 als Gehilfe der Kieler Sternwarte nur die nach Erfüllung der Aufgaben dieser Stellung ihm übrig bleibende Arbeitszeit auf das bereits seit dem 1. April 1900 auch formell akademische Unternehmen verwenden können. Daß diese für dasselbe frei bleibende Arbeitszeit nicht zu knapp bemessen worden ist, dafür und für ausgiebige Unterstützung mit den literarischen Hilfsmitteln der Kieler Sternwarte schuldet die Akademie deren Director, Herrn Professor Harzer, Dank und unterläßt nicht, solchen bei gegenwärtigem Anlaß durch ihre Commission auszusprechen.“ Zum 1. April 1901 ist das Arbeitsbureau nach Berlin verlegt worden.

Das Aequinoctium von 1875 ist gewählt worden, weil es dasjenige ist, auf welches die weitaus größte Menge von Katalogörtern bereits gestellt ist, und die Hilfsmittel zur Uebertragung für das Aequinoctium 1875 schon in anderweit nicht entfernt vergleichbarer Vollständigkeit bereit gestellt vorliegen. Zugleich liegt 1875 der mittleren Epoche der Gesamtheit der zu bearbeitenden Beobachtungen zunächst.

Der herzustellende Generalkatalog gewährt eine unermessliche Erleichterung und Sicherung der täglichen astronomischen Arbeit des zwanzigsten Jahrhunderts und eine weitreichende Forderung allgemeiner Untersuchungen auf dem Gebiete der Fixsternkunde. „Aber,“ sagt Herr Nimmers mit Bezug auf den zweiten Theil des Unternehmens, „ein wie wirkames und unentbehrliches Hilfsmittel des Fortschrittes der Generalkatalog auch dar-

stellen wird, seine Herausgabe kann nicht der Nothwendigkeit überheben, die Grundlagen, auf denen er beruht, vollständig und übersichtlich klarzulegen und jeder künftig weiter darauf zu gründenden Arbeit unmittelbar zugänglich zu lassen, für jede Zahl, die er enthält, jederzeitige Prüfung ihrer Ableitung ausführbar und für spätere Berichtigungen, zu denen es niemals an immerfort wiederkehrendem Anlaß fehlen wird, volle Freiheit und leichteste Möglichkeit zu erhalten. Die übersichtliche und gebrauchsbereite Feststellung des Thatsächlichen: die Sammlung der auf 1875 reducirten Einzelbestimmungen für jeden Stern ist dasjenige, was sich definitiv herstellen läßt und alsdann seinen Werth und seine Verwendbarkeit für alle Zeit behält, während jede daraus einmal gemachte Ableitung, in die nicht nur rein Thatsächliches eingeht, daran mit der Zeit unvermeidlich Einbuße erleiden wird. Der Umstand, daß die Drucklegung der die reducirten Einzelbestimmungen enthaltenden Sammlung neben dem Generalkatalog die lediglich für Herausgabe des letzteren erforderlichen Mittel auf den vierfachen Betrag steigern wird, darf deshalb seinerzeit der Erfüllung der Forderung, den aus der großen Arbeit zu ziehenden Gewinn für die Wissenschaft dieser unvertkürzt zukommen zu lassen, nicht entgegenstehen."

Das große Unternehmen, zu dessen vollständiger und in absehbarer Zeit erreichbaren Durchführung die Commission auch auf freiwillige Mitarbeiter rechnet, besonders um die Neubearbeitung älterer Sternkataloge und die Bearbeitung wichtiger noch als Rohmaterial daliegender Beobachtungsreihen zu übernehmen, wird für alle kommenden Zeiten die Grundlage bilden, auf der die Untersuchungen über die Bewegungen der Fixsterne zurückgreifen müssen. Indessen soll nicht unterlassen werden, der Meinung Ausdruck zu geben, daß die Vertitelung desselben als „Geschichte des Fixsternhimmels“ eine nicht passende ist; es handelt sich nicht um eine solche, ebenso wenig um eine Geschichte der Beobachtung der Fixsterne, sondern um einen Thesaurus positionum stellarum affixarum mit vollständiger Mittheilung und Reduction aller Quellen, auf denen er beruht.

Politische Geographie und Statistik.

Zur Statistik des Elbverkehrs.¹

Die Elbe, deren Quelle auf der Südseite des Riesengebirges im sogenannten Elbrunnen 1396,4 Meter hoch gelegen ist, mündet nach einem Laufe von 1140,58 Kilometer bei Cuxhafen in die Nordsee. Ihr Gesamtgebiet hat einen Flächeninhalt von 147.744 Quadratkilometer, von welchem nahezu zwei Drittheile, 97.464 Quadratkilometer, auf deutschem Gebiete liegen, der Rest, 50.280 Quadratkilometer, aber zu Oesterreich gehört und fast ganz Böhmen umfaßt. Bei Melnik, wo sie die Moldau empfängt, beginnt die Schifffahrt. Die Länge des Laufes von da bis Leitmeritz beträgt 44,15, bis Tetschen 49,90, bis zur böhmisch-sächsischen Landesgrenze 10,45, bis zur sächsisch-preussischen Grenze 121,86, bis Mühlberg 7,24 und bis Magdeburg 198,61 Kilometer. Der am 2. September 1892 aufgenommene Wasserspiegel lag bei Melnik 155,85, bei Leitmeritz 143,11, bei Tetschen 122,74, bei der böhmisch-sächsischen Grenze 117,05, bei der sächsisch-preussischen Grenze 86,05, bei Mühlberg 83,97 und bei Magdeburg 41,32 Meter über Normalnull. (Nach einem Beschlusse der technischen Vertreter der Elbuferstaaten gilt als Mittelpunkt für alle Höhenangaben bei den von den Uferstaaten gemeinschaftlich betriebenen hydrometrischen Arbeiten der Normalnullpunkt in der Sternwarte zu Berlin.)

Güter wurden auf dem Elbströme schon in früherer Zeit befördert; doch stehen ausdrückliche Angaben über den Elbverkehr nur wenig zu Gebote. Im Jahre 1325 wurden der Stadt Pirna Stapelrechte für den Elbhandel privilegiert. Im 1337 bemühten sich die Luxemburger in Böhmen um Hebung der Schifffahrt auf der Elbe (und Ober). 1443 hat auch Dresden Stapelrechte erhalten. Im neunzehnten Jahrhundert wurde die Elbe in Sachsen zuerst 1834 mit einem Dampfschiffe befahren, und am 15. August 1837 ließ die „Magdeburger Dampfschiffahrtsgesellschaft“ ihr erstes Schiff vom Stapel. In demselben Jahre bildete sich in Dresden die „Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrtsgesellschaft“, und vom 23. September an wurden regelmäßig Fahrten zunächst zwischen Dresden-Nathen einerseits und Dresden-Meißen andererseits ausgeführt. 1860 standen dieser Gesellschaft 10,

¹ Zeitschrift des S. Sächsischen Statistischen Bureau's. Jahrgang 1901, S. 1 bis 29

1880 20 und 1899 37 Dampfschiffe für die Personenbeförderung zwischen Leitmeritz und Mühlberg zur Verfügung. Im Jahre 1865 wurde die „Elb-Dampfschiffahrtsgesellschaft“ zum Zwecke der Güterbeförderung gegründet, und nachdem die erbetene Concession erteilt worden war, konnte im October 1869 die Gesellschaft: „Kettenschleppschiffahrt der Oberelbe“ ihren Verkehr eröffnen; an diese ging durch Kauf die erwähnte „Elb-Dampfschiffahrtsgesellschaft“, sowie die „Hamburg-Magdeburger Dampfschiffahrtsgesellschaft“ über; am 21. September 1881 trat die neue Firma: „Kette, Deutsche Elbschiffahrtsgesellschaft“ zu Dresden in Kraft, und 1882 wurde der Schiffahrtsbetrieb bis Hamburg ausgedehnt. 1899 besaß dieselbe 31 Kettenschiffe, 12 Rad-, 6 Hafen- und 9 Gilgudampfer, 4 Barkassen, 5 Material- und Lagerschiffe, 84 eiserne und 7 hölzerne Frachtschiffe. Im Jahre 1882 trat die „Oesterreichische Nordwest-Dampfschiffahrtsgesellschaft“ in den Wettbewerb bei der Güterbewegung auf der Elbe; diese hatte zunächst 5 Gilfrachtdampfer, 16 Remorqueurs, 4 Kettendampfer, 1 Bugfierdampfer und 152 Schleppfähne; 1883 wurden für den sehr ausgedehnten Eberdienst in Hamburg (Transport der Waaren aus den Mähnen zu den Speichern oder zu den Seeschiffen und umgekehrt) 1 Bugfierdampfer, 1 Dampfbarke, 25 Schuten und 2 Volden angeschafft. 1885 ist die Kette bis Welnitz eingelegt und bis hierher die Kettenschiffahrt im Anfange des Jahres 1896 ausgedehnt worden. 1883 that sich die „Dampfschiffahrtsgesellschaft vereinigter Schiffer“ zu Dresden auf; diese hat die Betriebsmittel der „Elb- und Saale-Dampfschiffahrtsgesellschaft“ zu Alsteden übernommen, und am 7. April 1894 ist die neue Firma „Dampfschiffahrtsgesellschaft vereinigter Elb- und Saaleschiffer“ in das Handelsregister eingetragen worden. 1899 waren 27 Dampfer vorhanden. Seit 1896 befaßt sich mit Güterbeförderung auf der Elbe auch die „Deutsch-österreichische Dampfschiffahrt“, welche 1899 9 Dampfer besaß.

Durch die „Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrtsgesellschaft“ sind im Jahre 1855: 500.566, 1865: 1.023.939, 1875: 1.804.011, 1885: 2.085.676, 1895: 3.173.626, 1898: 3.630.351 und 1899: 3.385.472 Personen befördert werden (1899 waren die Witterungsverhältnisse weniger günstig, als im Jahre zuvor). Die Zahl sämtlicher Passagiere in den 45 Jahren 1855 bis 1899 beträgt 79,916.868. Im Jahre 1898 sind 6,84mal mehr Personen auf der Elbstrecke zwischen Leitmeritz und Strehle-Lorenzkirch, beziehungsweise Mühlberg mit Dampfschiffen gefahren, als 1855.

Die Zunahme (beziehungsweise die Schwankungen) des Personenverkehrs in den einzelnen Jahren 1855 bis 1899, sowie in den Jahrzehnten 1855/1859 bis 1895/1899 dürften aus folgender Zusammenstellung besonders klar werden.

Von je 10.000 der erwähnten 79,916.868 Passagiere wurden befördert:

im Jahre	Personen	im Jahre	Personen	im Jahre	Personen	in dem Jahrzehnt	Personen
1855	66,4	1870	136,3	1885	261,0		
1856	76,3	1871	155,4	1886	272,9		
1857	73,9	1872	179,3	1887	270,6	1855/59	374,3
1858	77,6	1873	195,1	1888	271,7		
1859	80,1	1874	213,9	1889	292,8	1860/64	538,2
						1865/69	611,8
1860	95,2	1875	225,7	1890	301,3		
1861	98,2	1876	230,9	1891	348,2	1870/74	880,0
1862	113,2	1877	245,5	1892	335,1	1875/79	1196,2
1863	106,8	1878	251,5	1893	327,0		
1864	124,8	1879	242,6	1894	363,7	1880/84	1272,7
						1885/89	1369,0
1865	128,1	1880	252,9	1895	397,1	1890/94	1675,3
1866	90,4	1881	238,1	1896	402,4	1895/99	2082,5
1867	123,7	1882	246,3	1897	405,1		
1868	122,1	1883	257,7	1898	454,3		10.000,0
1869	146,5	1884	277,7	1899	423,6		

Zur Beurtheilung des gesammten Güterverkehrs auf der sächsischen Elbstrecke mit Oesterreich geben die Berichte des Hauptzollamtes Schandau Auskunft. Es sind hier 1899 nahezu 12mal mehr Güter auf der Elbe zu Thal und zu Berg durchgegangen, als 1855; das Gewicht dieser Güter (einschließlich Floßholz) betrug 1855: 301.025, 1865: 401.087, 1875: 773.344, 1885: 1.842.620, 1895: 2.789.657, 1898: 3.308.770 und 1899: 3.613.191 Tonnen. Die Zunahme (beziehungsweise die Schwankungen) des Güterverkehrs zwischen Oesterreich und Sachsen in den Jahren 1855 bis 1899 und in den Jahrzehnten 1855/1859 bis 1895/1899 führt folgende tabellarische Uebersicht vor Augen.

Von je 10.000 der 1855 bis 1899 beförderten 64,535.142 Tonnen Güter (einschließlich Floßholz) sind durchgegangen:

im Jahre	Tonnen	im Jahre	Tonnen	im Jahre	Tonnen	in dem Jahrzehnt	Tonnen
1855	46,7	1870	69,5	1885	285,5		
1856	43,2	1871	91,7	1886	327,0		
1857	41,3	1872	91,8	1887	326,2	1855/59	221,8
1858	46,7	1873	86,7	1888	415,4		
1859	43,9	1874	83,4	1889	397,4	1860/64	340,5
						1865/69	410,7
1860	67,8	1875	119,8	1890	476,1		
1861	66,2	1876	112,0	1891	470,9	1870/74	449,1
1862	67,7	1877	120,9	1892	445,5	1875/79	671,0
1863	66,4	1878	148,8	1893	379,5		
1864	72,4	1879	169,5	1894	515,9	1880/84	1325,7
						1885/89	1751,5
1865	62,1	1880	219,2	1895	432,2	1890/94	2287,9
1866	70,3	1881	239,6	1896	503,5	1895/99	2541,8
1867	91,6	1882	261,2	1897	533,5		
1868	85,3	1883	289,5	1898	512,7		10.060,0
1869	101,4	1884	316,2	1899	559,9		

Gegenüber dem Personenverkehr war der Güterverkehr 1855 (beziehungsweise 1857) verhältnismäßig viel geringer und 1899 wesentlich größer; daher ist die Zunahme des Güterverkehrs seit 1855 etwa doppelt so stark als die Zunahme des Personenverkehrs. Während die den Personenverkehr betreffende Verhältniszahl in dem Jahrzehnt 1880/1884 nur um 76,9 größer geworden ist, als sie 1875/1879 war, weist die betreffende Zahl für den Güterverkehr nahezu das Doppelte der Zahl für das vorhergegangene Jahrzehnt auf; dieselbe ist von 671,0 auf 1325,7 gestiegen.

Durch die „Kette, deutsche Elbschiffahrtsgesellschaft“ wurden 1896 zwischen Magdeburg und Schandau 11.408 Fahrzeuge geschleppt und auf den beladenen Rähnen wurden 582.568 Tonnen Güter befördert; es sind 1.134.466 Fahrzeug-Kilometer und 109.128.151 Tonnen-Kilometer zurückgelegt worden. Im Frachtgeschäft auf dem Elbstrome bei Hamburg wurden in demselben Jahre 2566 eigene und fremde Schiffe mit 787.144 Tonnen beladen und theils zu Thal, theils zu Berg abgefertigt; 1899 betrug die Zahl der Schiffe 2765 und die Ladung belief sich auf 829.715 Tonnen. — Die „Oesterreichische Nordwest-Dampfschiffahrtsgesellschaft“ brachte 1899 zwischen Melnik und Hamburg auf eigenen und fremden Schiffen 845.581 Tonnen zur Verfrachtung. — Von der „Dampfschiffahrtsgesellschaft vereinigter Elb- und Saale-Schiffer“ wurden 1899 von Magdeburg nach den oberen Stationen 1190 Fahrzeuge geschleppt und 401.714 Tonnen Güter zu Berg gebracht. Im Frachtgeschäft zwischen Auesig und Hamburg sind 627 Fahrzeuge mit 193.529 Tonnen zu Thal und 1202 Fahrzeuge mit 444.569 Tonnen zu Berg gegangen. — Die „Deutsch-Oesterreichische Dampfschiffahrt“ hat 1899 zwischen Hamburg und Auesig, beziehungsweise Prag 2526 beladene Fahrzeuge mit 704.183 Tonnen Gütern geschleppt und im Frachtenverkehr zusammen 1138 Fahrzeuge mit 382.160 Tonnen beladen.

Ungarns Städte mit mehr als 10.000 Einwohnern.

Das Amtsblatt des königl. ungar. Ministeriums veröffentlicht ein Verzeichnis der Städte und Gemeinden von Ungarn (Kroatien, Slavonien) mit mehr als 10.000 Einwohnern auf Grund der endgiltigen Ergebnisse der Volkszählung vom Jahre 1900. Wir geben im Folgenden die Liste sammt Einwohnerzahl (mit Einrechnung des Militärs):

Budapest	733.322	Uemesvár	53.033
Szegedin	102.991	Großwardein	50.177
Szabadka (Maria Theresiopel)	82.122	Klausenburg	49.295
Debreczin	75.006	Fiinfkirchen	43.982
Brezburg (Bocsony)	65.867	Miskolcz	43.096
Sodmezö-Batathely	60.883	Neupest	41.858
Kecskemet	57.812	Kaschau	40.102
Arad	56.220	Fiime	38.955

Befes-Gyaba	37.547	Neutra	15.169
Kronstadt	36.646	Dorozsma	15.014
Mato	33.722	Ungvár	14.723
Debenburg	33.478	Gyerics	14.447
Kisfunftelegháza	33.408	Munkacs	14.416
Nyiregháza	33.088	Kisfunmaja	14.144
Stuhlweissenburg	32.167	Bekprim	14.114
Szentés	31.308	Nagy-Szalonta	14.107
Gzegléd	30.106	Upatin	13.940
Zombor	29.609	Szeghárd	13.895
Hermannstadt	29.577	Turfeve	13.797
Neufak	29.296	Steierdorf-Umina	13.723
Raab	28.989	Nagylak	13.631
Zenta	28.588	Salgótarján	13.552
Szatmár Nemeti	26.881	Abony	13.529
Jászberenyi	26.791	Grsekujvár	13.529
Nagykőrös	26.658	Kis-Ujhálla	13.324
Großbecskerek	26.407	Bács-Szent-Lamás	13.230
Erlau	25.893	Thyrnau	13.181
Szarvas	25.773	Mezőbereny	12.875
Befes	25.482	Battonya	12.872
Meződúr	25.383	Debánya	12.787
Szolnok	25.379	Dunaföldvár	12.117
Bersches	25.199	Torda	12.117
Hajdu-Bodörment	25.070	Ada	12.112
Groß-Kiskinda	24.843	Bistritz	12.081
Steinmanger	24.751	Jászarok-Szallas	12.067
Groß-Kanizja	23.978	Bats	12.034
Gsongrad	22.619	Bacsstopolha	12.029
Gyula	22.446	Endrőd	11.855
Török-Szent-Miklós	21.881	Mezőhíza	11.771
Drosháza	21.385	Káfospalota	11.744
Karczag	20.896	Balmazújváros	11.556
Baja	20.361	Gyoma	11.545
Komorn	20.264	Dósgyőr	11.526
Kisunhalas	19.866	Karlsburg	11.507
Maros-Bafárhely	19.091	Kalocsa	11.380
Pancsova	19.044	Nagybánya	11.183
Obecse	18.865	Bisöpfladány	10.888
Kaposvár	18.218	Jászapati	10.872
Satoralja-Ujhely	16.886	Schäßburg	10.868
Waiszen	16.808	Reißkirchen	10.849
Gran	17.909	Run-Szent-Márton	10.769
Mármarosbüget	17.445	Szerb-Szent-Miklós	10.720
Báya	17.426	Miava	10.639
Mittanizsa	16.532	Tikapolgar	10.608
Gyöngyös	16.442	Tótfömlös	10.235
Selmecz und Belabánya	16.375	Mór	10.206
Lugos	16.126	Hagfeld	10.152
Hajdunás	15.884	Lajosmizse	10.018
Mohács	15.832	Agram	61.002
Kleinpest	15.736	Giseg	24.930
Erzsebetfalva	15.732	Senlin	15.079
Hajduközökló	15.451	Barasd	12.930
Nagykaroly	15.382	Utuma	10.377
Mezőkövesd	15.224		

J. D.

Die Eisenbahnen Englands im Jahre 1900. Dem Berichte des „Board of Trade“ zufolge hatten die Eisenbahnen Englands (Vollbahnen) mit Ende des Jahres 1900 eine Länge von 21.855 englische Meilen, gegenüber von 21.700 im Jahre 1899; der Zuwachs betrug somit nur 155 englische Meilen. Das in das gesammte Eisenbahnnetz investierte Capital betrug am 31. December 1900 1.176,001.890 Pf. Sterl. gegenüber von 1.152,376.942 Pf. Sterl. (+ 23,624.948) im Jahre 1899. Die Bruttoeinnahmen ergaben

104,801.858 Pfd. Sterl. gegenüber 101,667.065 Pfd. Sterl. im Jahre 1899 (+ 3,134.795), die Betriebskosten 64,743.520 Pfd. Sterl. gegenüber jenen des Jahres 1899 per 60,090.687 Pfd. Sterl. (+ 4,652.833), der Reingewinn 40,058.338 Pfd. Sterl. gegenüber von 41,576.378 Pfd. Sterl. im Jahre 1899 (— 1,518.040). Die Personenzüge beförderten im Jahre 1900 1.142,276.686 Personen gegenüber von 1.106,691.991 im Jahre 1899 (+ 35,584.695), 1.118,540.430 Tonnen diverser Güter (mit Ausnahme von Erzen, Kohlen zc., Bergwerksproducten) gegenüber von 1.117,540.430 Tonnen im Jahre 1899 (+ 1,000.000 Tonnen) und 306,389.083 Tonnen Erze, Kohle zc., Bergwerksproducte gegenüber von 296,611.190 Tonnen im Jahre 1899 (+ 9,777.893 Tonnen). Die Personenzüge durchliefen im Jahre 1900 220,016.587 englische Meilen, gegenüber 216,641.053 im Jahre 1899 (+ 3,375.534 englische Meilen), die Lastzüge ohne Unterschied der Fracht 180,018.724 englische Meilen gegenüber 177,011.435 im Jahre 1899 (+ 3,007.289 englische Meilen). Die Fahrbetriebsmittel erfuhren im Jahre 1900 eine Zunahme um 22,284 Stück diverser Gattungen, und zwar besaßen die Eisenbahnverwaltungen zu Ende des Jahres 21.195 Locomotiven, 47.433 Personenwagen, 18.584 Gepäck- und Postambulanzwagen, 690.812 Güterwagen und 18.388 Wagen diverser Typen. Die Unfallstatistik meldet 42 Unfälle mit tödlichem Ausgang gegenüber 34 im Jahre 1899 (+ 8) und 1049 Verletzungen gegenüber deren 891 im Jahre 1899 (+ 158). Getödtet wurden 16 Reisende (+ 2 gegenüber 1899) und verlegt 863 Reisende gegenüber 693 im Jahre 1899 (+ 170), während von den übrigen letalen und sonstigen Unfällen zum größten Theile Eisenbahnbedienstete und Passanten zc., diese zumeist durch eigenes Verschulden, betroffen wurden. Außer den eingangs erwähnten 21.855 englischen Meilen Wollbahnen standen in England mit Ende 1900 noch weitere 11.545 englische Meilen diverser Linien localer Bedeutung (mit Ausschluß von Strabeneisenbahnen, Werks- und Industriebahnen), somit insgesamt 33.400 englische Meilen, im öffentlichen Betriebe.

Der Bergbau in Britisch-Columbia. Der Jahresbericht des Ministeriums für Bergbau in Britisch-Columbia für das Jahr 1900 enthält eine interessante Uebersicht über die Entwicklung des Bergbaues in der Provinz während der letzten Jahre. Es wird hervorgehoben, daß, obwohl die jährliche Gesamtproduktion im Vergleiche zu anderen älteren, bergbauenden Ländern nicht sehr groß ist, das wunderbar schnelle Wachsthum der Bergbauindustrie befriedigend und für die Zukunft vielversprechend ist. Der Gesammtterrag der Minen von Britisch-Columbia wird seit dem Jahre 1852 auf 152,000.000 Dollars (ungefähr 760,000.000 K) geschätzt, und entfallen von diesem Betrage 80,000.000 Dollars (400,000.000 K) auf die 11 Jahre von 1890 bis 1900. Mit der einzigen Ausnahme des Jahres 1892 zeigt jedes Jahr dieser Periode eine entschiedene Zunahme im Vergleiche zu dem Vorjahre; so war im Jahre 1900 die Production (16,000.000 Dollars) beinahe um 32 Procent höher als jene des Jahres 1899 (12,000.000 Dollars). Seit dem Jahre 1852 weisen in der Gesamtproduction die größten Posten Gold in Sagern, Kohle und Coke (62½), respective 49 Millionen Dollars) auf, während Silber, Gold in Andern, Blei und Kupfer in absteigender Reihenfolge folgen. Das größte Wachsthum ist unter dem Titel „Grubenbergbau“ ausgewiesen, und zeigt Blei unter allen Metallen das größte Wachsthum. Sein Werth stieg von 1 Million Dollars im Jahre 1898 auf über 2½ Millionen Dollars im Jahre 1900. Gold in Andern, Silber und Kupfer weisen ein kleineres, jedoch ein verhältnismäßig großes Wachsthum auf. Die weitestem ertragreichsten Districte sind West-Kootenay und die Klüftendistricte, die mit zwei Dritteln an der Gesamtproduction participiren. Ein verhältnismäßig schnelleres Wachsthum zeigt sich jedoch seit dem Jahre 1898 in den anderen Districten (Cariboo, Cassiar, East Kootenay, Siskooet und Yale), von denen die meisten seit jenem Jahre ihre Production mehr als verdoppelt haben. Die Production von East Kootenay stieg von 161.000 Dollars im Jahre 1898 auf 2,800.000 Dollars im Jahre 1900. In den beiden Jahren 1899 und 1900 überstieg die Metallproduction von Britisch-Columbia jene aller anderen Provinzen der Dominion zusammen (das Yukon-Territorium ausgenommen). S. C.

Cigarrenverschleiß in Oesterreich. Nach den „Statistischen Mittheilungen über das österreichische Tabakmonopol“ wurden im Jahre 1900 zusammen 1,286,715,020 Stück inländische Cigarren abgesetzt, für welche ein Erlös von 86,500,724 K erzielt wurde. Am stärksten ging die gewünschte Ausländer, die sogenannte „Lange“, ab, von welcher Sorte 540,017,883 Stück abgesetzt wurden; ferner wurden verkauft 216,474,000 Cuba, 188,489,000 Bortorico, 161,896,000 feine Virginier, 74,974,000 kleine Inländer (sogenannte „Kurze“), 40,550,000 Trabucos, 34,432,000 Britannica zc. An Cigaretten wurden 2,885,252,328 Stück abgesetzt, für welche ein Erlös von 45,447,287 K einging. Am stärksten wurde die Drama-Cigarette gekauft, von dieser Sorte wurden 1,403,952,692 Stück abgesetzt; ferner wurden verkauft 944,287,000 Stück Spori, 189,501,000 Sultan, 181,632,000 Damen zc. An Havanna-Cigarren wurden 1,031,093 Stück um den Gesammtpreis von 289,443 K zum Verkaufe gebracht. Am stärksten wurden die Galanes, Regalia Media und Conchas gekauft.

Die Kaffeeproduction in Indien. Die mit Kaffee bebaute Fläche in Indien betrug Ende 1900 245.405 Acres, also circa 100.000 Hektar. Der Kaffeebau wird fast nur in den hochgelegenen Gegenden an der südwestlichen Küste betrieben. Der durchschnittliche Ertrag der indischen Kaffeeproduction in den letzten 10 Jahren betrug rund 30 Millionen Pfund. Die Ausfuhr richtete sich in der Hauptsache nach England, nämlich 15,679 000 Pfund; ferner wurden verladen nach Frankreich 8,430.000 Pfund, Ceylon 1,089.000 Pfund, Türkei und Persien 610.000 Pfund, Australien 447.000 Pfund, Arabien 275.000 Pfund, Oesterreich-Ungarn 123.000 Pfund.

Weisse im CongoStaate. Am 1. Januar 1901 wurden im CongoStaate 2204 Angehörige der weissen Rasse gezählt. Am 1. December 1886 gab es daselbst nur 254 Weiße, am 31. December 1891 950, am 1. Januar 1897 1474 und am 1. Januar 1900 1958. Von den oben erwähnten 2204 Weißen waren: 1318 Belgier (1886 nur 46), 170 Italiener, 115 Engländer, 114 Holländer, 107 Schweden, 91 Portugiesen, 62 Deutsche, 58 Franzosen, 43 Dänen, 30 Amerikaner, 19 Schweizer, 19 Norweger, 14 Russen, 11 Spanier, 10 Luxemburger, 9 Oesterreicher, 6 Griechen.

Britische und ausländische Bibelgesellschaft. Die Britische und ausländische Bibelgesellschaft hat seit ihrem Gründungsjahre (1804) 169,971.524 Bände in 320 Sprachen verbreitet. Vom 1. April 1900 bis zum 1. April 1901 wurden 213.597 Bibeln, 1,308.176 Neue Testamente und 2,760.536 kleinere Bände mit den Evangelien und Psalmen verbreitet.

Geographische Nekrologie. Todesfälle.

L. M. D'Albertis.

Der italienische Ornitholog und Forschungsreisende Luigi Maria D'Albertis starb zu Cassari auf Sardinien am 2. September 1901 im 60. Lebensjahre. Seine erfolgreichen Reisen in Neu-Guinea haben ihn unter die bedeutendsten Forschungsreisenden des vorigen Jahrhunderts gestellt.

Luigi Maria D'Albertis wurde am 21. November 1841 zu Voltri in Ligurien geboren. Zur Erziehung kam er in das Missionscollegium in Savona, wo er in dem gelehrten naturkundigen Vater Armando David, einem Franzosen, einen ausgezeichneten Lehrer der Naturwissenschaften fand. Zur Zeit der Einigkeitsbestrebungen Italiens verließ D'Albertis seine Studien, trat in die Freischaren des Generals Garibaldi und machte die ruhmvolle Campagne in Sicilien mit. Von 1860 bis 1870 war seine Hauptbeschäftigung die Jagd, für welche sich in ihm eine außerordentliche Leidenschaft entwickelt hatte, und er unterbrach seine Jagdzüge allein zu dem Zwecke, um seinen Unterricht zu vervollständigen. Aber die Thätigkeit eines Jägers konnte eine Natur, wie die des D'Albertis, auf die Dauer nicht befriedigen; sein Thätendurst strebte einem höheren Ziele nach. Da war es sein ehemaliger Lehrer Vater David, welcher seinen alten Schüler dazu zu bestimmen wußte, seine Jagd- und Abenteuerlust in den Dienst der Geographie und der Naturwissenschaften zu stellen und an einer Reise in noch unerforschte Gegenden sich zu betheiligen. Vater David verwies D'Albertis auf Don Marchese Giacomo Doria, welcher mit dem Botaniker Dr. Odoardo Beccari befreundet war und mit diesem eine Forschungsreise nach Borneo unternommen hatte. Marchese Doria bestimmte denn D'Albertis dazu, die von Dr. Beccari damals vorbereitete Reise nach Neu-Guinea mit diesem gemeinsam zu machen.

Am 24. November 1871 schifften sich Beccari und D'Albertis in Genua ein. Nachdem beide einen Theil des Malaischen Archipels durchkreuzt hatten, landeten sie an der Nordwestküste von Neu-Guinea, wo sie namentlich zu Sorong an der Galewoitrazze, zu Doré und im Arfatgebirge verweilten. Besonders letzteres wurde gründlich erforscht, dort eine neue Paradiesvogelart entdeckt und das unzweifelhafte Vorkommen von Anthropophagen auf Neu-Guinea nachgewiesen. Da D'Albertis erkrankte, mußte er ein gesünderes Klima aufsuchen und im December 1872 begab er sich von Amboina nach Sydneij, während Beccari noch auf Neu-Guinea zurückblieb und erst im Frühjahr 1873 nach den Aruinseln übersiedelte, wo er seine naturwissenschaftlichen Forschungen fortsetzte.

Nach Italien zurückgekehrt, bereitete D'Albertis alsbald eine zweite Reise vor und wählte sich als Gefährten Riccardo Tomasinelli aus Genua. Es war beabsichtigt, nach

dem südlichen Theile von Neu-Guinea zu gehen und von der Küste aus so tief als möglich in das Innere der Insel vorzudringen. Nachdem sie am 10. November 1874 von Neapel abgereist waren, wandten sie sich vorerst nach der kleinen englischen Station Somerset an der äußersten Spitze des Cap York, wo sie nur durch die Torresstraße von Neu-Guinea getrennt waren. Im März 1875 aber fuhren sie nach der Insel Mule an der Ostseite des Papuagolfs, auf der sie sich niederließen, um von diesem Standquartier aus zahlreiche Ausflüge in die Umgebungen zu machen, welche eine große Ausbeute an ethnographischen und zoologischen Sammlungen und geographischen Beobachtungen boten. Aber bald blieb D'Albertis allein zurück, da sein Begleiter das dortige mörderische Klima nicht vertragen konnte und die Heimreise antrat. Sich nach einiger Zeit wieder nach Somerset wendend, erfuhr D'Albertis, daß englische Missionäre eine Station im Port Moresby an der Küste Neu-Guineas gegründet hätten, und daß eine Expedition zur Erforschung des großen Flußflusses



E. M. D'Albertis.

beabsichtigt sei. Director der Missionen und Führer dieser Expedition war Mac Farlane, dem er sich angeschlossen. Im December 1875 wurde die Fahrt unternommen, an der sich auch Lieutenant Chester theilnahmte. Die Reise währte etwa einen Monat und man gelangte circa 120 Kilometer den Fly River stromaufwärts.

Hierauf begab sich D'Albertis nach Australien; die Regierung von Neu-Süd-Wales plante nämlich eine Expedition, welche die Möglichkeit einer Colonisation Neu-Guineas erkunden sollte. D'Albertis stellte sich dem Gouverneur für diesen Plan zur Verfügung und besuhr im Jahre 1876 mit Hargrave auf dem kleinen Dampfer „Kewa“ zum zweitenmale den Fluß. Er drang diesmal bis in die Mitte der Insel und bis zu der dortigen Gebirgspartie vor und entdeckte auch einen ansehnlichen Nebenfluß des Fly, welchen er zu Ehren der Gemahlin Hargrave's Alice Hargrave benannte und eine Strecke weit aufwärts verfolgen konnte. Trotz der Feindseligkeit der Eingeborenen entschloß sich D'Albertis 1877 zu einer nochmaligen Fahrt auf dem Fly River. Diese Reise nahm sechs Monate in Anspruch. Zahlreiche mißliche Vorfälle nöthigten ihn schließlich zur Um-

kehr. Mehrere Leute seiner Begleitung flohen, andere starben, wieder andere rebellirten, Krankheiten grassirten bei der Expedition und fortwährend waren Kämpfe mit den Eingeborenen zu bestehen. Er gab daher die Fortsetzung der Reise auf und kehrte nach Australien zurück. Ueber die Möglichkeit, Neu-Guinea zu colonisiren, sprach er sich im ganzen günstig aus, wenn die Colonisten es sich würden angelegen sein lassen, ein freundschaftliches Verhältnis zu den Eingeborenen herzustellen und zu erhalten und dieselben zu heben, anstatt sie zu unterdrücken.

Nach Europa zurückgekehrt, beschäftigte sich D'Albertis mit der Bearbeitung seiner Reisetagebücher, sowie der geographischen, ethnographischen und geologischen Ergebnisse seiner Forschungen. So entstand sein werthvolles Reisetagebuch, welches bei Sampson Low and Co. in London 1880 sowohl in englischer Sprache unter dem Titel „New Guinea; what I did and what I saw“ (2 Bände), als auch in italienischer Ausgabe „Alla nuova Guinea: ciò che ho veduto e ciò che ho fatto“ (1 Band), erschien. Gleichzeitig veröffentlichte er verschiedene ornithologische Notizen über Neu-Guinea.

Mit der Veröffentlichung dieser Schriften schloß D'Albertis seine Laufbahn als Forschungsreisender und Naturforscher ab. Er widmete sich wieder seiner Leidenschaft, der Jagd, welche er mit Vorliebe in den Pontinischen Sümpfen betrieb. Wechselnd nahm er Aufenthalt in Rom und in Sassari, kam auch einigemale nach Genua, dessen städtischem naturhistorischen Museum er einen Theil seiner Sammlungen übergeben hatte, während anderes im Nationalmuseum zu Florenz aufgestellt wurde.

L. M. D'Albertis war Ehrenmitglied der Italienischen Geographischen Gesellschaft, welche ihm auch ihre große goldene Medaille verliehen hatte.

Todesfälle. Aus Calcutta kam die Kunde, daß der treffliche Geologe und ausgezeichnete Alpinist **Dr. Albrecht Krafft** von Dellmensingen daselbst dem Fieber erlegen sei. Am 17. März 1871 zu Rothensfels am Main in Unterfranken geboren, studirte er in München und Genf Rechtswissenschaften. Nach deren Abschluß wandte er sich 1894 der Geologie zu, welche er in München und Wien mit großem Eifer betrieb, worauf er 1897 in Wien die philosophische Doctorwürde erlangte. Im Jahre 1898 begleitete er Herrn W. Rickmer-Rickmers auf einer wissenschaftlichen Reise nach Boshara und zum Hochland von Pamir. Kaum von dieser Reise zurückgekehrt, erhielt er von der englischen Regierung den Antrag zum Eintritt in den geologischen Reichsdienst für Indien und verließ am 1. Januar 1899 Europa, um sich als Mitglied der Geological Survey of India nach Calcutta zu begeben. In Indien führte er zwei sechsmonatliche Reisen im Himalaya aus und nahm dann an einer Expedition in das südarabische Sultanat Oman theil. Die ungeheueren Strapazen auf dieser Reise legten den Todeskeim in seine Brust. Am Tage nach seiner Heimkehr nach Calcutta starb er am 22. September 1901.

Der bekannte russische Millionär und Goldminenbesitzer **J. Sibirjakow** ist unlängst im Andreas-Kloster auf dem Berge Athos als Mönch im Alter von 40 Jahren gestorben. Sibirjakow war eine der merkwürdigsten Erscheinungen im Leben des modernen Rußland. Er hatte seine großen Reichthümer nur dazu verwendet, um Wohlthätigkeit zu üben und Bildung in Rußland zu verbreiten. Er hat die Universität zu Tomsk gegründet, die Ost-sibirische Geographische Gesellschaft geschaffen, zahlreiche wissenschaftliche Expeditionen ausgerüstet, ein anatomisches Institut in Petersburg errichtet und eine Unzahl von Werken auf eigene Kosten verlegt. Als Wohlthäter leistete Sibirjakow Unglaubliches. Er verschenkte das Gold in Millionen, suchte immer selbst die Stätten der Noth und des Glucks auf, um Hilfe zu leisten. Erst im Vorjahre hat er den Goldgräbern auf seinen sibirischen Minen eine Million Rubel geschenkt. Als Dr. juris der Petersburger Universität war Sibirjakow ein Freund der russischen Studenten, welche in ihm stets einen activen Förderer ihrer Interessen fanden. Doch auch dieses Leben befriedigte Sibirjakow nicht und er trat vor geraumer Zeit als Mönch in das Andreas-Kloster auf dem Athosberge ein, wo er nun verschied. Mehr als 30 Millionen Rubel hat der Verstorbene wohlthätigen Zwecken zugewendet.

C. M. Gaudibert, Pastor zu Baisson, Vancluse, welcher sich als Selenograph unter den Astronomen einen vorzüglichen Namen erworben hat, ist am 9. Juni 1901 gestorben. Er war am 4. März 1823 geboren.

Nachträglich sei gemeldet, daß der Lehrer **Dr. K. F. Hansen**, geboren am 13. Januar 1854 in Jakobstad, früher Assistent der Sternwarte zu Stockholm und als solcher ausschließlich mit astronomischen Arbeiten beschäftigt, am 1. Januar 1901 zu Umeborg in Finland gestorben ist. Seine Dissertationschrift handelt „Ueber die Eigenbewegungen der Fixsterne“.

Kleine Mittheilungen aus allen Erdtheilen.

Europa.

Oesterreichisch-deutsche Grenzregulirung. Dem deutschen Reichstage ging im November 1901 ein Gesetzentwurf über die Verlegung der deutsch-österreichischen Grenze längs des Przemyslflusses zu. Der Gesetzentwurf bezweckt die Zustimmung zu einer Grenzveränderung seitens des Bundesrathes und des Reichstages, nachdem der betreffende Vertrag vom 19. Januar 1898 für Preußen bereits durch Gesetz genehmigt worden ist. Die Przemysl, längs welcher die Verlegung der Grenze erfolgt, ist ein Nebenfluß der Weichsel, in die sie sich bei Oświęcim ergießt; sie bildet die Grenze zwischen Galizien und Preußisch-Schlesien von der Weichsel bis zur sogenannten „Drei-Kaiser-Größe“, wo zwischen den Orten Dabrowa (Galizien), Myslowitz (Preußen) und Granica (Rußland) die Grenzen der drei Reiche zusammenstoßen.

Dornbirn Stadt. Die bisherige Marktgemeinde Dornbirn in Vorarlberg, welche 14.000 Einwohner zählt, wurde durch kaiserliche Entschliebung vom 21. November 1901 zur Stadt erhoben.

Die Höhe des Aetna. Bisher wurde die Höhe des Aetna mit 3313 Meter angegeben. Da aber bei Eruptionen oft bedeutende Veränderungen von Gestalt und Höhe vulcanischer Berge vor sich gehen, konnte genannte Zahl nicht als für lange Zeiträume gültig betrachtet werden. In der That haben Höhenmessungen des Aetna, welche gelegentlich der im Jahre 1900 stattgehabten geodätischen Vermessungen zwischen Sicilien und Malta vorgenommen wurden, ergeben, daß der höchste Punkt des Aetnagipfels sich 3279 Meter über dem Spiegel des Mittelmeeres erhebt. Der Kraterrand besaß eine größte Breite von 527 Meter und eine Tiefe von 252 Meter.

Witterungsdepeschen aus Island. Der schon früher von einzelnen Meteorologen wiederholt geäußerte Wunsch einer telegraphischen Verbindung mit Island behufs Uebermittlung täglicher Witterungsdepeschen nach West-Europa ist seiner Verwirklichung entgegengeht. Die Great Northern Telegraph Company hat nämlich beschlossen, von den Shetland-Inseln über die Färöer nach Island ein Kabel zu legen, wofür derselben staatliche Unterstützung zugesichert ist. Auf diese Weise wird man also in absehbarer Zeit über Wind und Wetter an einer isländischen Station täglich fortlaufend Nachrichten erhalten können.

Asien.

Eine neue Eisenbahn nach Central-Asien. Die russische Regierung hat beschlossen, eine neue und wichtige Eisenbahnlinie nach ihren centralasiatischen Besitzungen, von Orenburg nach Taschkent, zu bauen. Ihre Gesammtlänge wird 1762 Werst betragen. Von Orenburg wird die Linie südwärts nach Ijezł entlang der Salzseen von Ijezł, dann nach Kasalinsk am Syr-daria, und entlang des Thales des Syr, über Perowskij, Zulek und Turkestan nach Taschkent verlaufen. Die erste Abtheilung dieser Linie, von Orenburg zum Mugoschargebirge — 270 Meilen — liegt in einer für Ackerbau sehr geeigneten Gegend. Dann folgt eine Sandstrecke bis Kasalinsk, die nur für die nomadisch-wandernden Kirgisen paßt; weiter hingegen betritt die Eisenbahn das Thal des Syr, das bereits eine Bevölkerung von beinahe 1.500.000 Einwohnern hat und infolge seiner Fruchtbarkeit für die Einwanderer Erleichterung bietet. Bemerkenswerth ist, daß die neue Linie mit der transkaspischen Eisenbahn im Export von roher Baumwolle aus der Gegend von Taschkent concurriren wird. J. G.

Forschungsreise nach Süd-Arabien. Mit Unterstützung der Wiener Akademie der Wissenschaften, des österreichischen Unterrichtsministeriums und des k. k. naturhistorischen Hofmuseums in Wien hat Dr. Wilhelm Hein von der ethnographischen Abtheilung dieses Museums in Begleitung seiner Frau am 3. December 1901 eine Forschungsreise nach Süd-Arabien angetreten. Das nächste Reiseziel ist Makalla, von wo aus Ausflüge zur Sammlung ethnographischer Gegenstände gemacht werden sollen; auch handelt es sich um Aufzeichnung des Mahrabialektes. Die Gemahlin des Reisenden will sich mit naturwissenschaftlichen Sammlungen und der Präparirung von Thieren und Pflanzen befassen.

Cyflon in Vorderindien. Ein Cyflon verursachte am 26. November 1901 eine 6 Fuß hohe Flutwelle, die dem Laufe des Ganges weit in das Land hinein folgte. Nach

Telegrammen aus Serai-Gunge brachte der Sturm etwa 200, hauptsächlich mit Zute beladene Flußboote zum Sinken oder beschädigte sie sehr. Viele Häuser und Hütten wurden zerstört und die Ernte vernichtet.

Afrika.

Projectirte Gradmessung in Afrika. Bekanntlich plant England die Messung eines Meridianbogens von der Capcolonie bis nach Aegypten. Dem letzterschienenen Jahresberichte der Sternwarte in Capstadt sind einige weitere Nachrichten über dieses Project zu entnehmen. Der Urheber der Idee ist David Gill, der Director der Capstädter Sternwarte. Schon 1879, beim Beginne der geodätischen Vermessungen im englischen Süd-Afrika, wies Gill in einem Berichte an den damaligen Gouverneur Sir Bartle Frere darauf hin, welche Wichtigkeit für die Praxis und für die Wissenschaft die Ausführung einer Kette von geodätischen Dreiecken haben könnte, die sich längs des 30.^o östl. L. v. Br. von Süden nach Norden erstrecken und Natal mit Alexandrien astronomisch verbinden würden. Da Aegypten sich geodätisch kurz über lang an die internationale europäische Gradmessung anschließen müsse und die Vermessungen dort längs des Nils südwärts geführt werden würden, andererseits keine besonderen Schwierigkeiten bestünden, von den südlichsten ägyptischen Dreieckspunkten einen Anschluß zum Albert- und Victoria-Nyanza zu erreichen, so bleibe nur die Aufgabe übrig, die Messung des Bogens von Natal durch Transvaal über den Zimposoß hinweg bis zum Tanganjikasee zu bewerkstelligen. Nachdem die geodätischen Vermessungen in Natal und der Capcolonie im Jahre 1892 unter Ueberwachung seitens der Capstadtsternwarte zu Ende geführt worden waren, erinnerte Gill 1896 in einem Berichte an das Gouvernement abermals an die Wichtigkeit einer geodätischen Triangulirung längs des 30. Meridians und hatte die Befriedigung, daß von der Colonialregierung die Mittel zur Bestimmung der Bogenlänge dieses Meridians vom Zimpo bis zum Süden des Tanganjikasees bewilligt wurden. Zur Ausführung des großen Unternehmens ist nun von englischer Seite bereits ein tüchtiges Stück, und zwar nördlich von Transvaal, in Britisch-Rhodesia, vorgearbeitet worden. Die Herren Simms, Geatle und Anirobus haben in der Nähe von Salisburgh, bei Swibe, eine Basislinie von 13 $\frac{1}{2}$ Miles gemessen und eine Reihe daran sich schließender geodätischer Dreiecke bestimmt, so daß sich die Vermessungen bereits dem Zambesi nähern; um letzteren zu erreichen, blieb noch die Winkelmessung zwischen etwa 15 Stationen übrig, eine Arbeit, die man bis Ende Juli 1901 beendigt zu haben hoffte. Der südliche Anschluß, vom Zimpo bis in die Colonie Natal, ist durch die Unterstützung, welche der Gouverneur Sir Milner dem Projecte hat zutheil werden lassen, gesichert (die Arbeiten daselbst werden begonnen, sobald die politischen Verhältnisse in Transvaal die ruhige Ausführung gestatten), und da man das noch übrige nördliche Bogenstück, bis zum Süden des Tanganjikasees, in etwa 3 Jahren gemessen haben wird, so dürfte in absehbarer Zeit schon der zwischen dem 8. und 30. südlichen Breitgrade liegende Theil des Meridians durch eine Kette von Dreiecksnezen festgesetzt und ein bedeutender Abschnitt des großen Werkes, wenigstens so weit es die Beobachtungen anbelangt, fertiggestellt sein. Die Vollendung des Ganzen, welche noch von der Ausführung der Dreiecksneze zwischen dem Tanganjikasee und dem Nil abhängt, fällt mehr der internationalen Zusammenwirkung mehrerer Staaten anheim. Außer England kommen namentlich Deutschland und der Congostaat in Betracht. In Aegypten würden wahrscheinlich die Engländer selbst die Messungen ausführen. Aber abgesehen von dem unmittelbaren praktischen Interesse einzelner Staaten an der Sache, verdient die Messung des 30. Meridians auch die Theilnahme aller civilisirten Länder der Erde, denn diese Messung wird einen der wichtigsten Beiträge für die nähere Kenntniß der eigentlichen Gestalt des Geoids bringen. Gill hat deshalb den Vorschlag, die verstreuten Messungen in Central- und Nord-Afrika durch eine internationale Verbindung der Staaten zu sichern, der im September 1900 in Paris zusammengetretenen internationalen Geodätenconferenz unterbreitet und die volle Zustimmung dieser Gelehrtenvereinigung erhalten. Ferner hat Gill denselben Vorschlag auch im Sommer 1901 der Vereinigung der verschiedenen Akademien der Wissenschaften vorgelegt, welche in Paris behufs Berathung mehrerer durch gemeinsame Arbeit zu lösender Fragen miteinander in Verbindung getreten waren; auch diese Corporation hat ihren lebhaften Beifall für das Gill'sche Project ausgesprochen. Man darf also die gegründete Hoffnung hegen, daß die vollständige Messung des großen afrikanischen Gradbogens zur Ausführung kommen wird.

Eine neue Congobahn. In Brüssel hat sich eine Gesellschaft für den Ausbau von Eisenbahnen am oberen Congo gebildet. Außer den 100.000 Actien zu 250 Francs, welche staatliche Zinsgarantie genießen und von Empain, sowie von seinen Gesellschaftern und Theilhabern in Paris und Brüssel gezeichnet sind, wird eine gewisse Zahl von Actien aus-

gegeben, die alle dem unabhängigen Congostaate überwiesen werden. Die Actien haben ein Anrecht auf die Hälfte des Gewinnes, wenn dieser 4 Procent übersteigt, welche auf Grund eines Halbwartsvertragsverhältnisses mit dem unabhängigen Congostaate, sowohl was die Eisenbahn als auch was das der Eisenbahngesellschaft eingeräumte Colonialgebiet betrifft, die betreffenden Linien ausbauen will. Das erwähnte Gebiet besteht aus einem Territorium von 40.000 Quadratkilometern im großen Urwald des Aruwimbidistrictes zur Rechten der Eisenbahn von Stanleyville nach Mohaut. Der Urwald im Aruwimbidistricte ist unbestreitbar reicher an Kautschuk als irgend ein anderer Wald des Congostaates. Infolge der überaus reichen Vegetation ist er, wie aus Stanley's Berichten hervorgeht, nur unter den äußersten Schwierigkeiten zu passiren. Man kann den Wald daher nur ansbeuten, wenn durch ihn eine Eisenbahn führt. Die Concession des Bodens schließt auch die unter dem Boden befindlichen Mineralschätze ein, die, wie es heißt, aus Eisen, Mangan und Gold bestehen. In dem Gebiete, welches die Wasserscheide zwischen dem Becken des Nil und des Congo bildet, wird das Colonialgebiet der Eisenbahngesellschaft vom Staate für gemeinsame Rechnung ausgebeutet.

Eisenbahn von Dschibuti nach Addis Abeba. Von der im Baue befindlichen Eisenbahn Dschibuti-Addis Abeba waren im Mai 1901 bereits 165 Kilometer im Betriebe. Die Bahn direct über Harar zu führen, wie beabsichtigt gewesen, hat man aufgegeben. Vielmehr wendet sich die Bahn bei Dschalbesa westwärts nach Schoa, und Harar soll durch eine halbwegs zwischen Dschibuti und Addis Abeba abzweigende Seitenlinie mit der Hauptbahn verbunden werden. Der Bau der Bahn schreitet schnell vorwärts, so daß man darauf rechnen, im September 1901 volle 225 Kilometer dem Verkehr übergeben zu können.

Grandidier's Forschungsreise in Madagaskar. Guillaume Grandidier ist seit April 1901 auf einer neuen Forschungsreise in Madagaskar begriffen, deren Zweck geographische, ethnographische und sonstige wissenschaftliche Untersuchungen sind. Er nahm zunächst seinen Weg von der Hauptstadt Antananarivo über Fianarantsoa nach Fort Dauphin, von wo er sich durch das Land der Androy und Mahafaly an die Westküste nach Tulear begeben wollte, um am Mangofa paläontologische Forschungen vorzunehmen. Von da gedenkt er auf einem südlicheren Wege, der durch den noch unbekanntem Südwesten der Insel führen soll, nach Fort Dauphin zurückzukehren.

Amerika.

Der höchste Berg Nord-Amerikas. Nach einer Mittheilung von Robert Muldrow im „National Geographic Magazine“ soll der Mt. Mc. Kinley mit einer Höhe von 6241 Meter der höchste Berg Nord-Amerikas sein. Derselbe bildet die culminirende Erhebung eines mächtigen Gebirgsknochen in den Cordilleren von Alaska unter 63° 5' nördl. Br. und 151° westl. L. im Quellgebiete der Flüsse Shushitna und Kuskotwin nördlich von Cook Inlet. Obwohl dieser Berg den russischen Ansiedlern schon vor 100 Jahren als Bulschaja, d. i. der Große, bekannt war, war der Prospector Dickson der erste Amerikaner, welcher ihn sah und 1897 darüber eine Mittheilung veröffentlichte. R. Muldrow stellte 1898 die ersten und bis jetzt einzigen Messungen an ihm an, gelegentlich der Shushitnaerforschung durch eine Expedition der U. S. Geological Survey.

Der Isthmus-Canal. Aus New-York wurde am 11. December 1901 gemeldet: Die Panama-Route für den centralamerikanischen Canal ist von der Unions-Regierung definitiv aufgegeben worden. Die Republik Nicaragua verpachtet an die Union für alle Zeiten einen sechs englische Meilen breiten Streifen ihres Gebietes zu Canalzwecken. Wenige Tage vorher, am 6. December, wurde der Wortlaut eines englisch-amerikanischen Vertrages über den Isthmus-Canal, durch welchen das Abkommen vom Jahre 1850 aufgehoben wird, veröffentlicht. Der neue Vertrag bestimmt, daß der Canal durch die Regierung der Vereinigten Staaten oder unter ihren Auspicien gebaut werde, und daß die Regierung ausschließlich das Recht haben soll, den Verkehr auf dem Canal nach den Bestimmungen des neuen Vertrages zu regeln, der im Ganzen die Vorschriften über die freie, unter gleichen Bedingungen betriebene Schifffahrt aller Nationen, wie sie für den Suez-Canal bestehen, annimmt. Auch kein Wechsel in der territorialen Souveränität oder in den internationalen Beziehungen der Länder, welche den Canal durchqueren, soll den Grundsatz oder die Verpflichtungen der vertragsschließenden Mächte berühren.

Die Wüstenflora in Wyoming. A. Nelson erörterte jüngst in der botanischen Abtheilung der amerikanischen Gesellschaft zur Förderung der Wissenschaften die Wüstenflora in Wyoming. Seinen Ausführungen gemäß enthält das südliche Central-Wyoming ein aus-

gekehrtes Gebiet, das als „rothe Wüste“ bekannt ist. Dasselbe besitzt eine umfangreiche Flora, deren Hauptvertreter den Gattungen *Artemisia*, *Atriplex*, *Chrysothamnus*, *Tetradymia*, *Sarcobatus* und *Agropyron* angehören. Diese Wüstenflora ist zwar eine begrenzte, jedoch hoch organisiert. Sie ist succulent und reich an Wasser. Pleiocycle Gräser erhalten sich erfolgreich infolge ihrer hoch entwickelten Untergrundorgane. Die vorherrschende Blütenfarbe ist das Gelb.

Wiederentdeckung der Tahapagoldmine. Die berühmte Tahapamine in Mexico, die einst unter spanischer Herrschaft im 17. Jahrhundert eine Ausbeute von Gold und Silber im Werthe von 680,000,000 Dollars ergab und dann nach einem blutigen Aufstande der Indianer spurlos verloren ging, ist nach vielen Nachforschungen jetzt wieder aufgefunden worden. Nach den alten spanischen Karten war die Lage der Grube im nördlichen Theile von Mexico, etwa 50 Meilen von der Küste. Bei Nachforschungen in der Gegend von Cienteguita hat man deutliche Spuren eines alten Bergwerksbetriebes aufgefunden. Verlassene Schmelzöfen und große Anlagen zum Grubenbetriebe sind noch vorhanden. In der Nähe liegen die Trümmer alter, aus mächtigen Steinquadern gefügter Gefängnisräume. Nach den geschichtlichen Ueberlieferungen wurden die spanischen Besitzer der Gruben von den Indianern ermordet.

Das Pflanzenleben Brasiliens. Der Professor der Botanik an der Universität Wien, Dr. Ritter v. Wettstein, der bekanntlich im Auftrage der Wiener Akademie der Wissenschaften eine Forschungsreise nach Brasilien unternommen hat, um die Flora Brasiliens zu studiren, hielt am 18. December 1901 einen Vortrag über „Bilder aus dem Pflanzenleben Brasiliens“. Er sagte einleitend, daß man sich unter einer tropischen Vegetation gewöhnlich eine üppige und blüthenreiche Formation vorstelle. Dem Reisenden falle jedoch der Mangel an Blüthen in den Tropen auf. Der Einbruch des Tropenwaldes sei ein überwältigender, aber zugleich erschreckender für den Botaniker. Der einheimische Wald wirkt ruhig und harmonisch, der tropische unruhig und unharmonisch. Unsere europäische Flora ist eine verarmte, während die tropische durch Reichthum an Arten und Individuen sich auszeichnet. Der Redner zeigte mit Hilfe des Skoptikons Bilder der südbrasilianischen Flora, wobei die Wachsthumsenergie von Palmen, Musaceen, Baumfarne, *Victoria regia* und Cacteen in den instructiven Lichtbildern besonders hervortritt. Weitans die meisten Bäume Brasiliens seien in den Urwäldern sogenannte Schirmbäume. Eine zweite charakteristische Form von Pflanzen seien Lianen, die sich an anderen Pflanzen emporranken, um an der Spitze Licht zu empfangen. Eine dritte Gruppe von Pflanzen seien Epiphyten, die an der Krone anderer Pflanzen auf diesen wachsen. Die Tropen Amerikas sind derart reich an Orchideen, daß wir in Europa mindestens noch doppelt so viel Formen erwarten können, als wir gegenwärtig besitzen. Die merkwürdigste Anpassung der Pflanzenwelt zeigt im Inneren Brasiliens eine *Cecropia*-Art. Dieselbe beherbergt in ihrem hohlen Stamme Ameisen, welche andere von den Blättern der Pflanze sich nährenden Thiere abhalten. Um diese Thiere gleichsam an sich zu fesseln, sind an dem Stamme außen Löcher angebracht, bloß zu dem Zwecke, um den Ameisen einen Weg in das Innere des hohlen Stammes zu bahnen, außerdem erzeugt die Pflanze selbst kräftige Nahrung für die Ameisen. Redner schloß mit der Versicherung, daß das Studium der bewundernswürdigen Anpassungserscheinungen der Tropenflora noch auf lange Zeit hinaus den Forschern ein ergiebiges Arbeitsfeld eröffnet.

Dänische Antillen. Aus New-York wurde gemeldet, daß die Vereinigten Staaten von Amerika die dänischen Antillen St. Croix, St. Thomas, und St. John angekauft hätten. Dänemark erhält für dieselben 4 Millionen Dollars. Die Bewohner der Inseln werden amerikanische Bürger.

Australien und Polynesien.

Insel Saregaard. Auf einer Fahrt von Sydney nach Manila entdeckte Capitän Saregaard zwischen den Philippinen und der Karolinnengruppe unter 2° 4' nördl. Br. und 135° 35' östl. L. v. Gr. eine neue, auf den hydrographischen Karten noch nicht verzeichnete Insel, welche fortan den Namen des Entdeckers führen wird. Ein amerikanisches Kanonenboot ist beauftragt, Besitz von der Insel zu ergreifen.

Annexion der Insel Rimatara durch Frankreich. Drei Inseln der Gruppe der Tubuai- oder Australinseln, Tubnai, Wavitao und Oparo, stehen schon seit längerer Zeit unter französischem Protectorat. Nunmehr hat am 2. September 1901 auch die Annexion der Insel Rimatara sammt den kleinen Nachbarinseln von Seite Frankreichs stattgefunden.

Polargegenden und Oceane.

Botanische Erforschung Ostgrönlands. Der dänische Botaniker Kruse ist mit Frau und Kind an Bord des königlich grönländischen Handelsschiffes „Godthaab“ nach Angmagalik, der einzigen Colonie und Handelsstation an Grönlands Ostküste (unter 66° nördl. Br.), übersiedelt. Diese botanische Expedition nach Grönland hat die dänische „Gesellschaft für geographische und geologische Untersuchungen auf Grönland“ veranlaßt mit pecuniärer Unterstützung vom „Carlsbergfonds“. Kruse hat den Auftrag, die grönländische Flora an der Ostküste zwischen dem Cap Farvel und dem Scoresby-Sund, ganz speciell aber diejenige des 10 Meilen langen Jermitt-Fjord, zu studiren. Es ist diese Gegend wohl die vegetationsreichste ganz Grönlands. Man erwartet von der Ausreise des Botanikers interessante und werthvolle Resultate. Die grönländische Flora nämlich ist weit reicher, als man durchwegs annehmen möchte; während des grönländischen Sommers findet man bei milder Witterung an den zahlreichen Fjorden und in geschützten Thälern einen großen Reichthum an kleinen, aber farbenreichen Blumen, wenn auch im Ganzen Moose und niedere Pflanzenarten überwiegen mögen. Candidat Kruse und seine mitgenommene Familie werden Unterkunft finden in einem Holzbau, den der Grönlandsforscher Premierlieutenant Amdrup in der Colonie Angmagalik errichtete und der zur Zeit leer steht. Einige dänische Handelsleute, einen Pastor und den Vorsteher der Colonie wird der Botaniker an diesem Orte zwar vorfinden, im Ganzen aber wird sein Leben sich recht einsam und einörmig gestalten, da er die meiste Zeit seines Aufenthaltes in Grönland auf Excursionen in menschenleere Gegenden zubringen muß.

Russische Vermessungen im Arischen Meere. Die russische hydrographische Expedition, die im verfloffenen Sommer im nördlichen Eismeeer unter Leitung des Obersten Wilkitzky thätig war, nahm sorgfältige Vermessungen der drei Canäle, welche in das Arische Meer führen, besonders des Matofschkin Scharr, vor. Es wurden auch Vermessungen der Petschora-Bai ausgeführt. Die Schifffahrt war dieses Jahr in Folge der kalten Winde besonders schwierig. J. C.

Südpolar-Expeditionen. Das Schiff der deutschen Südpolar-Expedition „Gauß“ ist am 23. November 1901 in Capstadt angekommen. Aus Lyttleton wird gemeldet: Das zur Erforschung der Südpolarregionen bestimmte Schiff „Discovery“ ist am 29. November in Lyttleton (Neuseeland) eingetroffen.

Verchiedenes.

Die Zahl der Pflanzenarten auf der Erde. Nach der Berechnung des italienischen Botanikers B. A. Saccardo kennt man zur Zeit 173.706 Pflanzenarten, nämlich 12.178 Algen, 39.603 Pilze, 5600 Flechten, 3041 Lebermoose, 4609 Laubmoose, 565 Bärlapp- und Schachtelhalmarten, 2819 Farne, zusammen 68.475 Kryptogamen und insgesammt 105.231 Arten von Phanerogamen. Die Zahl der wirklich existirenden Pilzarten berechnet Saccardo zu etwa 250.000, also etwas über sechsmal so viel als heute bekannt sind. Dabei darf allerdings nicht übersehen werden, daß die vielen Bakterien, von denen ja jetzt sehr häufig neue Arten als Träger gewisser Krankheiten der Menschen, Thiere und sogar der höheren Pflanzen entdeckt werden, zu den Pilzen gehören. Jedenfalls würde nach dieser Berechnung des Herrn Saccardo die Gesamtzahl der auf der Erde vorhandenen Pflanzenarten rund 400.000 betragen. D—1.

Geographische und verwandte Vereine.

Verein der Geographen an der Universität Wien. In der Vereinsversammlung vom 13. December 1901 referirte das Vereinsmitglied, Stud. phil. Hugo Haffinger, über seine Forschungen im Wiener Becken. Bis her hatten Geologen und Geographen übereinstimmend die auffallenden Terrassen am Ostabfalle des Wienerwaldes für das Werk jenes miocänen Meeres erklärt, das einst um die Alpen wogte. Haffinger's Beweisführung ergab aber, daß diese Terrassen nichts anderes als Seeterrassen sind, die jenen pontischen Seen ihre Ent-

stehung verdanken, deren Größe man bisher gar sehr unterschätzt. Diese Terrassen sowohl wie die die ganze heutige Stillisirung des Wienerwaldes seien also weit jünger als man geglaubt. Der Vortrag wurde mit lebhaftem Beifall aufgenommen. Auch Professor Dr. Eduard Sueß, welcher der Versammlung beiwohnte, sprach sich in Worten warmer Anerkennung über den Vortrag aus. Am 17. December hielt der Verein für den am 9. September 1901 verstorbenen Professor Dr. Wilhelm Tomaszek eine Trauerfeier im kleinen Festsale der Universität ab, welcher der Rector Hofrath Professor Schipper, zahlreiche Professoren und Verwandte Tomaszek's beiwohnten. Nach einigen Begrüßungsworten des Vereinsobmannes Studiosus Zündel hielt Professor Dr. Penck die Gedächtnisrede. Er schilderte die Lebensschicksale Tomaszek's und befaßte sich dann eingehend mit seinen wissenschaftlichen Arbeiten, die sich vornehmlich auf historisch-topographische, ethnologische und linguistische Gebiete erstreckten. Aus überlieferten Namen die Lage der Orte festzustellen und die Zugehörigkeit der Völker zu den großen Völkernfamilien zu fixiren, betrachtete Tomaszek als seine Hauptaufgabe. Professor Penck führte aus, daß, wie vielseitig auch die Arbeiten Tomaszek's gewesen, der Grundton seiner Auffassung der Probleme ein geographischer sei. Der Verbliebene habe ein stilles deutsches Gelehrtenleben geführt. Durch den Idealismus, mit dem er unter Ueberwindung mancher Schwierigkeiten sich seiner Forschungsthätigkeit gewidmet, sei er ein Vorbild für die akademische Jugend. Die Ausführungen des Professors Penck fanden lebhaften Beifall.

Italienische Geographische Gesellschaft. Am 10. November 1901 fand in der großen Aula des Collegio Romano eine feierliche Versammlung der Gesellschaft statt, vor welcher Graf Ermanno Strabelli, correspondirendes Mitglied der Gesellschaft, auf Grund eines zwanzigjährigen Aufenthaltes in Brasilien einen Vortrag über den brasilianischen Staat Amazonas hielt. Zur Erläuterung desselben war eine Wandkarte des besprochenen Gebietes im Maßstabe 1:555.000 im Saale angebracht. Mit genauer Kenntnis der Verhältnisse erörterte der Vortragende die Bodengestalt, Hydrographie, die Verschiedenheit des Klimas und der vorherrschenden Krankheiten, die vorzüglichsten Producte, den auswärtigen Handel, die Binnenschifffahrt u. s. w. im Staate Amazonas.

Achter internationaler Geographencongreß. Der achte internationale Geographencongreß, für den der Abhaltungsort auf dem Berliner Congresse nicht bestimmt worden war, wird im Jahre 1904 zu Washington unter den Auspicien der dortigen Geographischen Gesellschaft stattfinden.

Geographische Gesellschaft in Sibirien. Die Section für Ostibirien der kaiserlich russischen Geographischen Gesellschaft, welche ihren Sitz in Irkutsk hat, feierte am 17. November 1901 a. St. den 25. Jahrestag ihrer Gründung.

Vom Büchertisch.

Aegypten. Handbuch für Reisende von R. Baedeker. Mit 36 Karten und Plänen, 55 Grundrissen und 58 Bignetten. Fünfte Auflage. Leipzig 1902. Verlag von Karl Baedeker. (CLXXXVI, 411 S.) Gebunden 15 Mark.

Die erste Auflage von Baedeker's Reisehandbuch für Aegypten beruhte auf Manuscripten von Professor Georg Ebert; jetzt hat dasselbe Professor Dr. Georg Steindorff in Leipzig zum zweitenmale neu bearbeitet. Ein ansehnlicher Theil der Reisenden, welche das alte Wunderland der Pyramiden aufsuchen, sind nicht Alltagsglobetrotter, sondern es treibt sie wahres Interesse, das Land kennen zu lernen, wo die großartigen Denkmäler einer längstschwundenen Culturepoche mit einem farbenreichen, fesselnden Leben der Gegenwart sich vereinen. Dazu kommen noch die Gelehrten, welche es wissenschaftlicher Studien halber nach Aegypten zieht. Ihnen zu dienen, enthält Baedeker's Führer zunächst einen umfangreichen einleitenden Abschnitt von 160 Seiten, welcher von hervorragenden Fachmännern bearbeitet ist. Professor Dr. G. Schweinfurth behandelt Herkunft und heutigen Stand der Bevölkerung, Professor Dr. Socin die Glaubenslehre des Islam, Professor Dr. Steindorff die alte Geschichte Aegyptens. Von letzterem rühren auch die Capitel über die Hieroglyphenschrift, über die ägyptische Religion und die ägyptische Kunstgeschichte her, während Professor Dr. Schreiber über die alexandrinische Kunst, Franz Pascha über die Bauwerke der Araber und Professor Dr. Stumme über die arabische Sprache geschrieben hat. Die folgende

Routenbeschreibung, welche den Hauptinhalt des Buches bildet (391 Seiten), ist in die vier Abschnitte Unterägypten, Oberägypten, Unternubien, Obernubien und der Sudan gegliedert und zeigt die gleiche gediegen gründliche und verlässliche Bearbeitung, wie alle Baedeker'schen Reisehandbücher. Selbst die letzten Routen, von Wadi Galsa nach Chartum und Chartum-Omdurman, sind entsprechend ausführlich behandelt.

Brockhaus' Conversations-Lexikon. Vierzehnte vollständig neubearbeitete Auflage. Neue revidirte Jubiläumsausgabe. Viertes Band. Gespedes—Deutsches Theater. Mit 50 Tafeln, darunter 3 Chromotafeln, 1 Kupferstich, 13 Karten und Pläne, und 196 Textabbildungen. Leipzig, Berlin und Wien 1901. F. A. Brockhaus. (1058 S.) Gebunden 12 Mark.

Das rasche Fortschreiten der neuerevidirten Jubiläumsausgabe von Brockhaus' Conversations-Lexikon läßt erwarten, daß das monumentale Werk in neuer Bearbeitung bald vollständig vorliegen wird. Eben ist der vierte Band erschienen, welcher die Artikel von Gespedes bis Deutsches Theater enthält. Da unseren Lesern besonders die Geographie am Herzen liegt, wollen wir constatiren, daß auch im vierten Bande dieselbe neben den anderen Wissenszweigen in reichstem Maße beachtet erscheint. Der Artikel über China (mit 2 Karten) umfaßt nicht weniger als 29 Spalten. Entsprechend umfangreich sind z. B. Chicago (mit Plan), Chile, Columbia, Dänemark behandelt. Doch ist auch Ceuta (mit Plan), den Gebirgen, Geylon, dem Comer See, den Comoren u. s. w. ausreichender Raum zugethan. Außerdem finden sich aber zahlreiche geographische Artikel, deren rasche Localisirung selbst den meisten in der beschreibenden Geographie gut Bewanderten einige Verlegenheit bereiten würde, wie La Châtre, Chatahooche, Chattanooqa, Chaubesaigues, Chaubfontaine u. s. w., was wohl die weitgehende Berücksichtigung der Geographie zur Genüge darthut. Es muß auch betont werden, daß die statistischen Angaben durchwegs neuesten Datums sind und die Volkszählungsergebnisse von 1900 bereits Aufnahme fanden. Auch Geschichte der Erdkunde, der Entdeckungen und Reisen ist durch biographische Artikel reichlich vertreten. So finden wir die Namen Chanyfow, James Chapman, Jean Charbin, Josef Chabanne, Christof Columbus, Delisle, Otto Delitsch u. a. in dem inhaltsreichen Bande angeführt.

Die Lage der weiblichen Dienstboten in Berlin. Von Dr. Oskar Stillich, Docenten an der Humboldt-Akademie in Berlin. Berlin-Bern 1902. Akademischer Verlag für sociale Wissenschaften Dr. John Edelheim. (443 S.) 5 Mark, gebunden 7 Mark 50 Pfennige.

Als im Sommer 1899 im Westen Berlins große Volksversammlungen abgehalten wurden, in denen zum erstenmale Dienstmädchen die Zustände schilderten, unter denen sie lebten, erhob sich eine heftige Opposition in den Kreisen der Dienstgeber. Aber zur objectiven Beurtheilung der an den Tag gebrachten Verhältnisse schwang sich fast niemand empor. Noch größer war die Entrüstung, als Dr. Stillich im Februar und März 1900 in Berlin eine Enquête mittelst Fragebogen veranstaltete, welche in je 9000 Exemplaren an die weiblichen Dienstboten und an die Herrschaften ausgesendet wurden. Leider liefen nur einige hundert beantwortete Fragebogen wieder ein, und sie bieten das statistische Hauptmaterial für die vorliegende Arbeit. Letztere kann also nur als der erste Beitrag zur Lösung der wichtigen socialen Frage betrachtet werden. Aber der Verfasser hat den Stoff methodisch richtig behandelt, und die einzelnen Capitel seines Werkes über Arbeitszeit, Freizeit, Lohn, Kost, Schlafraum, Behandlung, sittliche Zustände, Stellenwechsel, Dienstbücher, Gefindeordnung u. s. w. verschaffen dem unbefangenen Leser die Ueberzeugung, daß die Lage der weiblichen Dienstboten — nicht bloß in Berlin — dringendst einer eingehenden Reform bedarf. Als die Tendenz dieser unabweislichen Reform erkennt der Verfasser, daß die Dienstboten ihrer wirthschaftlichen, socialen und rechtlichen Stellung nach immer mehr den Fabrikarbeitern gleichgestellt werden.

Anno Dazumal und heute. Meraner Skizzen von Karl Wolf. Innsbruck 1901. A. Ebdlinger's Verlag. (184 S.) 2 Mark = 2 K 40 h, gebunden 3 Mark = 3 K 60 h.

Wolf hat bereits einen zu guten Namen, als daß man nicht jedes neue Buch von ihm mit Interesse zur Hand nehmen würde. Und auch die Skizzen von „Anno Dazumal und heute“ wird man mit innigem Behagen lesen. Denn das Leben der Einheimischen von Meran vor alter Zeit und in der Gegenwart schildert Wolf ungemein treu, frisch und ergötlich. Die Skizzen „Samstag-Abend in der Barbierstube“, „Ein Sommerabend auf den Promenaden“, „Bauern-Pferderennen“ sind treffliche Kleinmalereien, die Aufsätze über „Meraner Buschenschenken“, „Meraner Gassenjungen“ und „Der Meraner Saltner“ werthvolle Beiträge zur Tiroler Folklore, die drei Schilderungen von den Meraner Volksschauspielen stellen ein beachtenswerthes Capitel zur Geschichte des Bauern dramas dar.

Kurzer Leitfaden zur raschen Orientirung über sämmtliche bekannten Hafenplätze der Erde, sowie Beschreibung der Segelschiffreisen von und nach Europa, America, Wien etc. von Chr. H. le Montk. Hamburg 1901. Commissionsverlag von Eckardt & Meßtorff. (653, LVIII S.)

Capitän le Moutt, welcher 32 Jahre zur See gefahren ist und 6 Jahre im Bureau einer großen See-Assicuranzgesellschaft gearbeitet hat, bietet hier ein alphabetisch geordnetes Verzeichnis aller bekannten Hafenplätze der Erde, über die die wichtigsten Daten beigefügt sind. So ist sein Buch nicht nur werthvoll für den Seemann und alle Schiffahrtsinteressenten, sondern enthält auch für den Geographen verwendbare Angaben. Am Schlusse findet man den annähernden Verlauf der Reisen über die ganze Welt für Segelschiffe zusammengestellt, und zwar auf Grund eigener und fremder praktischer Erfahrungen.

Eingegangene Bücher, Karten etc.

Das neue Buch von der Weltpost. Geschichte, Organisation und Technik des Postwesens von den ältesten Zeiten bis auf die Gegenwart. Von Amand Freiherr v. Schweiger-Lerchenfeld. Mit 29 Vollbildern, 633 Abbildungen im Texte und 4 Karten in Farbendruck. Wien, Pest, Leipzig. A. Hartleben's Verlag. 30 Lieferungen à 60 h = 50 Pfennige.

Ueber Geographie und geographischen Unterricht an höheren Lehranstalten. Kritische Betrachtungen von Dr. Christian Gruber. Wissenschaftliche Beilage zum 33. Jahresberichte der Handelsschule der königl. Haupt- und Residenzstadt München. München 1901. G. Franz'sche f. b. Hofbuchdruckerei (G. Emil Mayer). 1 Mark 50 Pfennige.

Notizen und Zahlen. Statistisches Nachschlagebüchlein. Herausgeber und Verleger H. Berlinger. Commissionsverlag: Deutscher Verlag (Gei. m. b. H.), Berlin. 30 Pfennige.

Guide de Lausanne et de ses environs publié sous les auspices de la Société pour le développement de Lausanne avec de nombreuses illustrations de V. Blatter et E. D. Turrian, un plan de la ville, une carte des environs et un plan du théâtre. 2^{me} édition revue, corrigée et augmentée. Lausanne 1901. Hoirs B. Benda, libraires-éditeurs. Gebunden 2 Mark 50 Pfennige.

Die Naturschönheiten des Astenberges und seiner nächsten Umgebung. Von Hubert Patrzek. Arnsherg. Verlag von J. Stahl.

Marienburg von Wilhelm Schwandt. Mit 19 Illustrationen und 1 Stadtplan. (Nordostdeutsche Städte und Landschaften Nr. 7.) Danzig 1901. Verlag und Druck von A. W. Kafemann. 80 Pfennige.

Handelschul-Atlas. Unter Förderung des deutschen Handelschulmänner-Vereines bearbeitet von Paul Langhans. Zweite vermehrte Auflage. Gotha 1902. Julius Berthes. Geb. 2 Mark.

Führer durch Königsberg i. P. und der Nordstrand des Samlandes. Kurze Beschreibung der Stadt und ihrer Sehenswürdigkeiten mit besonderer Berücksichtigung ihrer Umgegend. Mit 10 Ansichtspostkarten in Lichtdruck. Herausgegeben von Fr. König's Hofbuchhandlung, Hanau. Königsberg i. P. Verlag von Hübner & Max, Buch- und Kunsthandlung.

Piccolo Annuario Geografico e Statistico compilato dal Prof. Giuseppe Ricchieri della r. Università di Messina. Supplemento al Testo-Atlante scolastico di geografia moderna del prof. G. Roggero. G. Ricchieri, A. Ghisleri per l'anno 1900—1901. Bergamo. Istituto Italiano d'Arti grafiche.

Statistik Arsbock för Finland utgifen af Statistika Centralbyrån. Tjugande andra årgången. 1901. (Annuaire statistique pour la Finlande. Vingt-deuxième année. 1901.) Helsingfors 1901. Finska litteratursällskapets tryckeri och förlag.

Schluss der Redaktion: 20. December 1901.

Herausgeber: A. Hartleben's Verlag in Wien.

Verantwortlicher Redacteur Eugen Marx in Wien.

K. u. k. Hofbuchdruckerei Carl Fromme in Wien.



Übersichtskarte
der
Eisenbahnen Griechenlands.

Maßstab 1 : 2,000.000.

100 0 200 400 800 Kilom.

Zeichen-Erklärung:

- Eisenbahnen im Betrieb
- - - " " Bau
- Projektirte Eisenbahnen
- - - Varianten